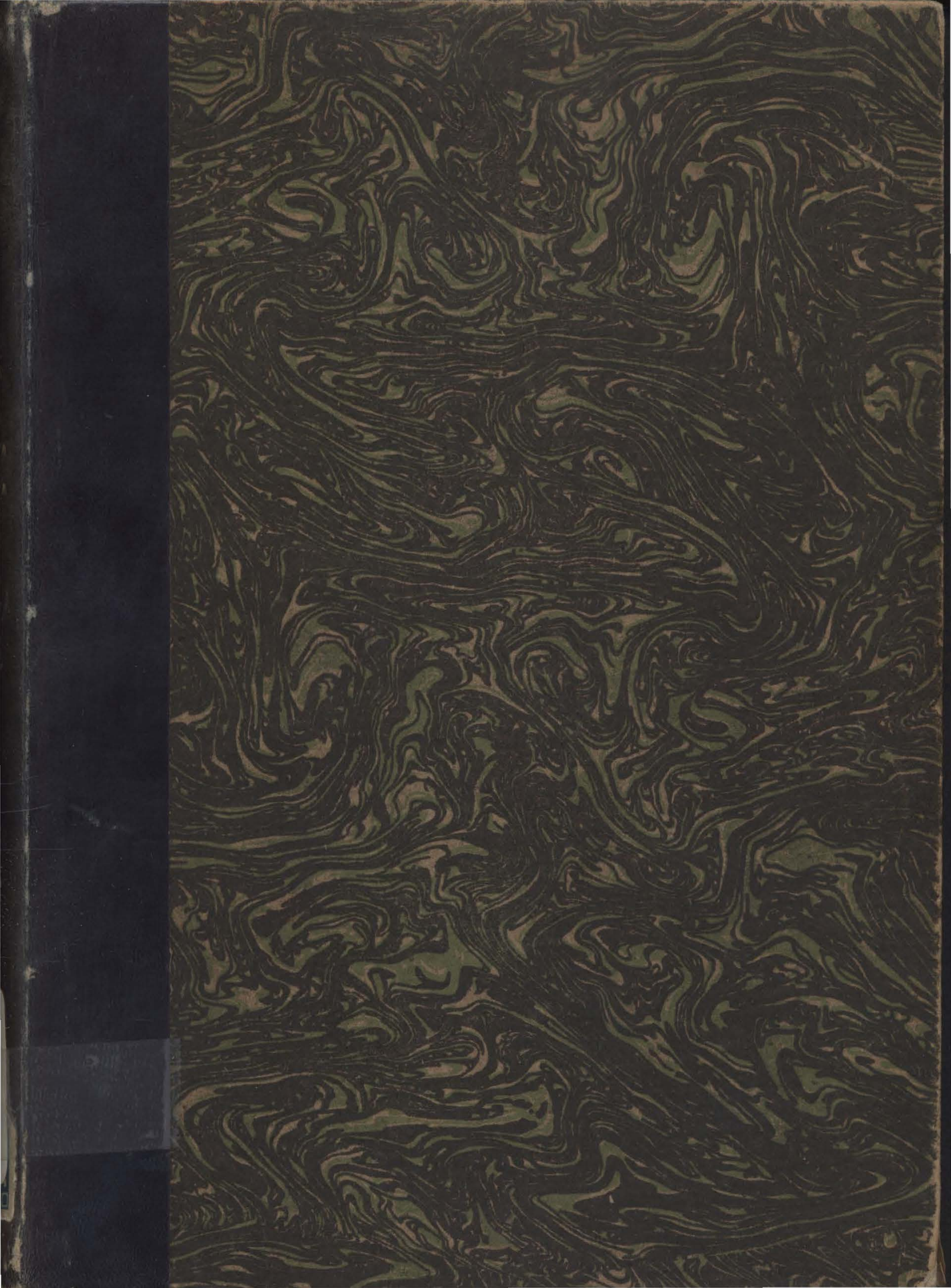
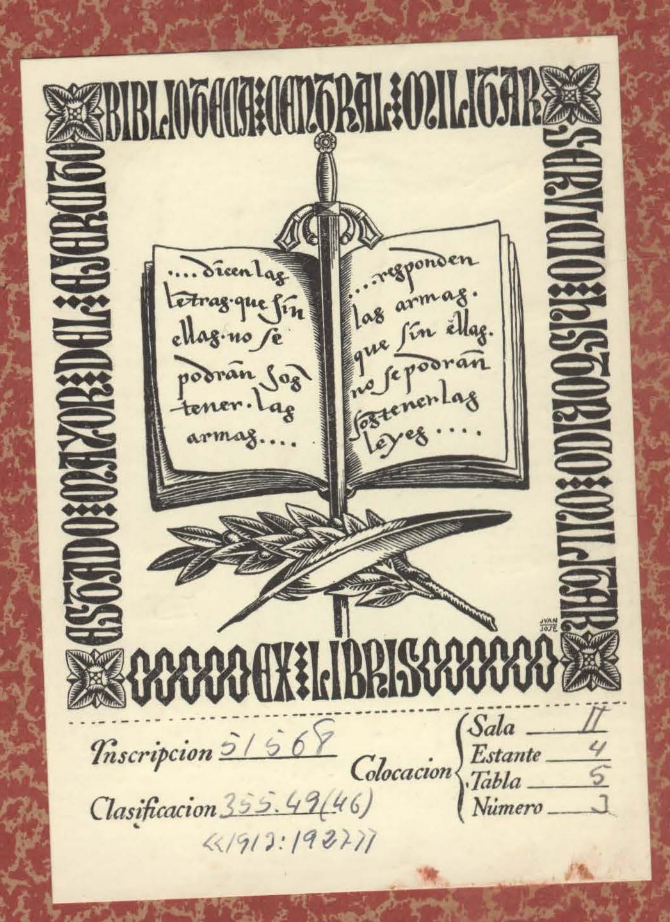



BIBLIOTECA CENTRAL MILITAR
SERVICIO HISTORICO MILITAR
ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
....dicen las letras que sin ellas no se podrán sostener las armas....
....responden las armas que sin ellas no se podrán sostener las leyes....
JUAN JOSE
EX LIBRIS
Inscripcion 51568
Clasificacion 355.49(46) «1913:1927»
Colocacion
Sala II
Estante 4
Tabla 5
Número 3

LA MARINA DE GUERRA



EDUARDO QUINTANA MARTINEZ
Ex-Director del "Diario de San Fernando", ex-corresponsal de guerra en Africa.

JUAN LLABRÉS BERNAL
Académico correspondiente de la Real de la Historia, publicista naval.

LA MARINA DE GUERRA EN AFRICA

CAMPAÑAS DEL JOLOT Y OCUPACION DE TETUAN (1913 a 1923) - LA TRAGEDIA DEL "CONCHA" (1913) - EL DESASTRE Y LA RECONQUISTA (1921 a 1924) - DESEMBARCO EN ALHUCEMAS (1925) - CAMPAÑAS DE 1926 Y 1927 - LA PACIFICACION

RESUMEN DE LA OBRA PREMIADA POR EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID EN EL CERTAMEN NACIONAL CELEBRADO EL 31 DE MARZO DE 1928

MADRID
COMPAÑIA IBERO-AMERICANA DE PUBLICACIONES, S. A.
LIBRERIA FERNANDO FE

Blass, S. A. - Madrid.

Dedicatoria

Al Excmo. Sr.

Ministro de Marina

Don Honorio Cornejo Carvajal

Vicealmirante de la Armada

en testimonio de admiración
al heroismo y sacrificio de
nuestra Marina de Guerra.

Los Autores

Madrid, octubre 1928.



VICEALMIRANTE D. HONORIO CORNEJO Y CARVAJAL
MINISTRO DE MARINA



INTRODUCCION

La idea civilizadora y humanitaria de librar el Mediterráneo de la piratería y comercio de cautivos que hacían los moros, fué el origen de las primeras empresas realizadas por los españoles en Africa a fines del siglo XV y durante el XVI. En 1496 (septiembre), Pedro Estopiñán conquistó la plaza de Melilla; en 1505 salió de Almería la armada de Ramón de Cardona, llevando tropas de desembarco que tenían por general a D. Fernando de Córdoba, alcaide de los Donceles: la ciudad y castillo de Mazalquivir, guarida formidable de piratas, cayeron en su poder el 11 de septiembre.

En 1508 (23 de julio), el conde Pedro Navarro se hizo dueño del Peñón de la Gomera, con lo cual quedaron protegidas las costas de Andalucía y Valencia, si bien aquella plaza se perdió poco después y fué de nuevo reconquistada en 1564.

El Cardenal Jiménez de Cisneros propuso al Rey Católico la dificultosa empresa de la conquista de Orán, plaza murada y bien provista, asilo de los atrevidos corsarios que sembraban el terror en las costas del Mediterráneo. El 16 de mayo de 1509 se hicieron a la vela las noventa naves reunidas en Málaga y Cartagena por los arrestos del insigne Cardenal, y después de desembarcar sus tropas en Mazalquivir, dirigiéronse a Orán, cuyos muros batieron con el fuego de sus cañones, sin que las sesenta piezas de la plaza fueran bastante a impedir el desembarco de los españoles, quienes, junto con los que por tierra habían ido desde Mazalquivir, asaltaron y tomaron la ciudad. Cisneros tomó posesión de la plaza, y a las entusiastas aclamaciones de las tropas contestaba con las palabras del Salmista: *Non nobis, Domine, non nobis, sed nomini tuo da gloriam* (1).

---

(1) Gebhardt, Víctor: *Historia General de España y de sus Indias.* 1864, tomo IV, pág. 408.

Bugia, ciudad marítima perteneciente al reino de Argel, donde nuestro inmortal Cervantes sufrió cautiverio, cayó en poder de las armas españolas (enero 1510). Argel, Túnez, Tremecén y otras plazas de la costa de berbería, se sometieron una en pos de otra declarándose vasallas y tributarias del Rey Fernando. Trípoli fué nuestra el 25 de julio del mismo año. Españolas fueron también Monastiz, Mahometo, Calabia, Sfocos y Susana (1540); Media (1550); Bicerta (1610); Alhucemas (agosto 1673).

Larache, el mitológico jardín de las Hespérides, que conquistara para España (21 noviembre de 1610) el capitán general de la Armada D. Juan de Mendoza de San Germán, la perdimos en 1689 por el lamentable estado a que llegó nuestra nación en el reinado de Carlos II el *Hechizado*. Cuando en junio de 1911 de nuevo ocupamos esta plaza, todavía se conservaba sobre la puerta Bab-el-bahar (Puerta del mar), una lápida de la que copiamos la siguiente inscripción: *Por la Gracia de Dios Reinando Fernando III. Año 1610.—El Marqués del Campo Don Pedro Santiestevan Rodriguez hizo esta muralla. Año 1616. R. M.*

Ceuta, conquistada por D. Juan I de Portugal, pasó a ser nuestra también por la unión de éste con España y tratado de 1668 con el Sultán.

Los repetidos ataques de que nuestras plazas africanas fueron víctimas por la osadía de los moros vecinos, motivaron la estipulación de Tratados que dan fuerza y vigor a nuestros derechos de conquista. El de 23 de mayo de 1767, firmado en Marrakex, delimitaba nuestras posiciones y contenía cláusulas importantes relativas al comercio, pesca y navegación. El de marzo de 1799 confirmaba el anterior y concedía a España el derecho exclusivo de pesca desde Santa Cruz de Mar Pequeña al Norte; además en caso de guerra entre uno de los contratantes y una tercera nación, la otra observaría estricta neutralidad.

Las islas Chafarinas las ocupamos en 1843, adelantándonos a los franceses, que dueños de Argelia desde 1830, por la lamentable política africana de España, avanzaban por esta parte de sus territorios. Fué ocupado este archipiélago de acuerdo con el Sultán para completar las defensas de Melilla, cuyos nuevos límites, como también la protección de los Peñones de Alhucemas y de Vélez, se determinaron por el convenio de 24 de agosto de 1859.

Pocos días después surgió la lucha con el Imperio de Marruecos a que dieron lugar los insultos inferidos a nuestro pabellón por los moros de Anghera. Inglaterra procuró hacer estériles los sacrificios de España en esta ocasión, ya que no pudo impedir la guerra, prohibiéndonos toda conquista en la costa, para seguridad de Gibraltar, y exigiéndonos una declaración en la que se contenía que "si durante las

hostilidades las tropas españolas ocupasen la ciudad de Tánger, esta ocupación será temporal, y no se prolongará más allá de la ratificación del tratado de paz entre España y Marruecos, puesto que si la ocupación hubiera de durar hasta el pago de una indemnización, podría llegar a ser permanente, y a los ojos del Gobierno de S. M. una ocupación permanente sería incompatible con la seguridad de Gibraltar...”

A esta demanda contestó el ministro de Estado español: “Sea cual fuere el resultado de las operaciones militares y la naturaleza de las garantías que exija el Gobierno de S. M., fiel a sus intenciones, respetará los intereses existentes y los derechos de todos los pueblos. España no ocupará de un modo permanente punto alguno cuya posesión pudiese darla una superioridad peligrosa para la navegación del Mediterráneo.”

Débil respuesta bajo cuyos auspicios se inició la campaña. Parecía natural que el objetivo fuese la ocupación de Tánger para imponer, desde allí, las condiciones de paz al Sultán, pero O’Donnell adoptó la resolución de dirigirse a Tetuán, tal vez con el propósito de marchar después sobre Tánger para tomarla por tierra. El almirante Bustillo que mandaba la escuadra, refiriéndose a ésto, dijo a bordo de la fragata *Princesa de Asturias*: “Nosotros calculamos perder la mitad de nuestra gente y dos terceras partes de nuestros barcos dentro de aquella bahía; pero será muy adentro, y uno sólo que quede de nosotros penetrará en Tánger con la bandera española en la mano. El honor de la Marina la exige perecer. Sólo así podrá resucitar” (1).

Librada la batalla de Wad-Rás (23 de marzo 1860), cuando nuestras fuerzas iban ya sobre Tánger, se entablaron las negociaciones de paz que dieron por resultado el tratado firmado en Tetuán el 26 de abril siguiente, por el cual después de tan brillante campaña y grandes sacrificios realizados, sólo obtuvimos alguna porción de territorio, 400 millones de reales como indemnización y, por su artículo 8.º, la concesión a perpetuidad en la costa del Océano, junto a Santa Cruz la Pequeña, de una pesquería como la que España había tenido allí antiguamente.

A consecuencia de este tratado se concertó el de Comercio (20 de noviembre 1861), instrumento de penetración pacífica, que a costa de los inmensos sacrificios de España, abrió las puertas del Imperio Mogrebino al tráfico de importación y exportación de las naciones europeas y americanas, singularmente a Inglaterra, Francia y Alemania, aprovechando muy poco a España, que después de aquel gesto,

---

(1) Henao y Muñoz, Manuel: *Los Borbones ante la Revolución*, tomo III, pág. 666.

continuó apática en todo cuanto a los asuntos de Africa tuviera relación.

Celosa Inglaterra de la preponderancia que la República francesa había conquistado en Marruecos provocó la conferencia de Madrid (mayo a junio 1880), en la cual se aprobó un convenio reconociendo a los súbditos de las naciones en ella representadas el derecho de adquirir propiedad inmueble en Marruecos y otras ventajas idénticas a las que con tanto trabajo había España logrado conseguir por tratados anteriores.

Los sucesos de Melilla en 1893 motivados por la construcción del fuerte de Sidi-Auariach, a la que los moros se oponían por levantarse en las inmediaciones del cementerio y mezquita del mismo nombre, pero dentro de nuestros límites, dió lugar a la acción armada de España para castigar el salvaje atentado, sin declarar la guerra al Imperio, condición impuesta por las grandes potencias europeas en Marruecos interesadas. Atados así nuevamente de pies y manos resultó la intervención militar de 1893 más estéril aún que la de 1860, pues después de reunir España 22.000 hombres en Melilla, tropas que sólo pisaron el campo exterior el día 20 de diciembre con motivo de un alarde de fuerza ordenado por el general Martínez Campos, hubo de contentarse con satisfacciones por parte del Sultán Muley Hassan, que envió su hermano Muley Arafa a la frontera de Melilla, iniciándose la negociación diplomática que terminó con el tratado de Marrakex, firmado por dicho general el 5 de marzo de 1894 y modificado por el adicional de Madrid de 24 de febrero de 1895. Por este tratado se reconoció a España una indemnización de cuatro millones de duros y otras garantías.

La pérdida del resto de nuestro imperio colonial (1898) nos obligó a volver la vista a nuestras posesiones de Africa, iniciando León y Castillo, embajador de España en París, negociaciones con Francia sobre Marruecos, concertándose un tratado (noviembre (1902) que no prosperó y en el que parece seguro se reconocía a España una zona de influencia o penetración que comprendía los límites siguientes: "Por el Mediterráneo, desde el Peñón de Vélez hasta la desembocadura en la costa del río Muluya, la línea del curso del río citado hasta el grado 33 de latitud Norte, siguiendo por este paralelo hasta donde se corta con el grado 8.° de longitud Oeste, el 8.° grado hasta la intercesión con el curso del río Oned-Oumer-Rebia, siguiendo su cauce hasta la desembocadura en el Atlántico y la costa del Atlántico hasta Larache" (1).

---

(1) Gómez González, Mariano.—*La Penetración en Marruecos*. Madrid, 1909, pág. 347.

Es decir, según esta delimitación quedaban bajo el protectorado de España Casa Blanca, Rabat, Mequinez, Fez y Waxan.

Los gobiernos francés y español se comprometían a abrir al comercio de todas las naciones sobre base de igualdad, los territorios que abarcaban sus respectivas zonas de influencia, y a unir sus fuerzas militares en la proporción que se fijara para vigilar sus respectivos intereses en Marruecos; a establecer un ferrocarril que enlazase las vías férreas de Argelia con el puerto de Mazagan, pasando por Fez; a sostener la neutralidad de Tetuán y Tánger y a admitir los derechos de intervención de Europa y especialmente de Inglaterra, atendiendo su situación en Gibraltar. España debía ceder en arrendamiento a Alemania un puerto en el Atlántico que podía ser Rabat o Casa blanca.

Francia, rotas las negociaciones con España, no abandonaba sus proyectos. Dueña de toda la parte Oriental de Africa desde que en 1902 conquistara la ciudad de Tambuct, quería posesionarse de Marruecos, pero había que contar con la voluntad de la Gran Bretaña, quien, por otra parte, no podía tolerar tener por vecina en el Estrecho a una nación de primer orden. Entabladas negociaciones entre estas dos grandes potencias llegóse a un acuerdo, resultado del cual fué el tratado de Londres de 8 de abril de 1904, en el que Francia hizo expresa declaración de que no se proponía cambiar el estado político del Imperio, e Inglaterra reconocía que correspondía a la República, como poseedora de territorios limítrofes con el mismo, guardar el orden político de dicho país. En cambio ésta dejaba a Inglaterra libre en Egipto.

Pero tal derecho no podía ser reconocido a Francia sin que por igual no se proclamara el de España, así que en el artículo 8.º del citado convenio-anglo-francés se consignó que: "Ambos gobiernos (los de Francia e Inglaterra) inspirándose en sus sentimientos de sincera amistad con España, toman en consideración los intereses que este país deriva de su posición geográfica y de sus posesiones territoriales en la costa marroquí del Mediterráneo, con respecto a los cuales el gobierno francés llegará a un acuerdo con el gobierno español. El acuerdo a que pueda llegarse acerca de este asunto entre Francia y España se comunicará al gobierno de S. M. Británica."

En la parte secreta de esta declaración, y, en su artículo 3.º se consignó: "Ambos gobiernos convienen en que una cierta extensión del territorio marroquí adyacente a Melilla y Ceuta y demás presidios, debe caer dentro de la esfera de influencia española el día que el Sultán deje de ejecer sobre ellas su autoridad, y que la administración desde la costa de Melilla hasta las alturas de la orilla derecha del Sebú debe confiarse exclusivamente a España. Sin embargo, España deberá dar previamente su adhesión formal a las disposiciones de los artícu-

los 4.° y 7.° de la Declaración de este día (libertad comercial y prohibición de fortificar las costas excepto en los puntos ya ocupados por España) y comprometerse a cumplirlas. Se comprometerá, además, a no enajenar todo o parte de los territorios colocados bajo su autoridad o su esfera de influencia".

Y el mandato de Inglaterra y Francia, confirmado por este tratado, no era un secreto. Todas las naciones supieron que Inglaterra dijo a Francia en el Egipto: "Ahí está Marruecos como un fantasma de niebla, a la cabeza del continente negro. Es lo desconocido. Amenaza peligro o promesa. De hecho y de derecho, a sus vecinas, Francia y España, toca descubrir ese misterio. Pacta con España, que la Reina del mar sostendrá vuestros derechos" (1).

Como consecuencia de este tratado, el gabinete de París reanudó (abril 1904) las negociaciones con el de Madrid, que presidía D. Antonio Maura, negociaciones rotas desde 1902, y el 5 de octubre del mismo año quedaba ultimado en Bayona el convenio franco-español que modificó la zona de influencia española que estaba limitada por la costa desde la desembocadura del Muluya hasta Larache (exceptuando Tánger, que quedaba internacionalizada), y cerrada por una línea que, separándose poco del puerto de Larache, sigue la cuenca del Lucus hasta Alcazarquivir, inclinándose desde este punto hasta el Sur por las estribaciones meridionales del pequeño Atlas, para abarcar todo el territorio del Rif hasta la tribu de Riata por debajo de Taza al Muluya. Ganamos con esta nueva delimitación la ciudad de Tetuán, pero perdimos Casablanca, Rabat, Mequinez, Fez y Wasan.

Complemento de este tratado es la declaración franco-española de 11 de octubre del mismo año, que dice: "El gobierno de la República francesa y el gobierno de S. M. el Rey de España, habiéndose puesto de acuerdo para fijar la extensión de los derechos y la garantía de los intereses que resultan para España de sus posesiones en la costa de Marruecos y para Francia de sus posesiones argelinas y el gobierno de S. M. el Rey de España, habiendo dado en consecuencia, su adhesión a la Declaración franco-inglesa de 8 de abril de 1904, referente a Marruecos y a Egipto, de la cual se le había dado conocimiento por el gobierno de la República francesa, declaran que permanecen firmemente adheridos a la integridad del Imperio de Marruecos bajo la soberanía del Sultán".

Por estos tratados Francia e Inglaterra, respectivamente, quedaban libres en Argelia y Egipto, e Italia en Trípoli, por el que, con la

(1) León Gutiérrez, Florencio: *España y las naciones ante la Conferencia de Algeciras.—Actualidades.* 1906, pág. 49.

primera de dichas naciones había concertado, y España, libre de la amenaza de una nueva frontera por el Sur, sin que para nada hubiese intervenido en estas negociaciones Alemania, cuyo emperador Guillermo tuvo el gesto de presentarse en Tánger (marzo 1905), y entorpecer la inteligencia de Francia con el Majzen, y éste, inspirado por Alemania, provocó una conferencia internacional a la que concurrieron todas las potencias que asistieran a la de Madrid en 1880.

Mientras se celebraban las negociaciones diplomáticas a este objeto, en 1.º de septiembre de 1905 se llegaba entre Francia y España al convenio, complemento del tratado de 1904, por el que se comprometían a marchar de acuerdo en cuanto a las reformas que habían de introducirse en Marruecos, medios de subvenir a los gastos de las mismas, servicio de policía en los puertos, vigilancia y represión del contrabando de armas; y en el curso de las deliberaciones en la Asamblea que se avecinaba, tanto en lo concerniente a las estipulaciones del convenio de 3 de octubre de 1904, en su más amplia y amistosa interpretación, como en lo concerniente a los diferentes objetos del presente acuerdo.

Acordadas las bases fundamentales porque había de regirse la Conferencia se adhirió a ella el Sultán y se resolvió que se celebrara en Algeciras, bajo la presidencia de nuestro ministro de Estado, Duque de Almodóvar del Valle. Iniciáronse las deliberaciones en 16 de enero de 1906, celebrándose la sesión de clausura el 7 de abril, en cuyo día se firmó el acta de la Conferencia, y el 31 de diciembre del mismo año las ratificaciones de las potencias.

En esos Estatutos se establece la declaración de que las partes contratantes se inspiran en el interés que se deriva de que el orden, la paz y prosperidad reinen en Marruecos mediante la introducción de reformas basadas en el triple principio de la "Soberanía e independencia del Sultán, la integridad de su Estado y libertad económica, sin ninguna desigualdad."

En gracia a la brevedad omitimos detalles, sobradamente conocidos, pero sí consignaremos que en el artículo 123 se declaraban en vigor todos los tratados, arreglos y convenios de las potencias con Marruecos, afirmándose los derechos de España, consignados en todos los antes mencionados; y el cambio que en nuestra política africanista iniciara en 1902 el embajador de España en París, León y Castillo, se acentuó con la misión que en Marruecos nos imponía el acuerdo de las naciones por medio del acta de Algeciras.

A la Marina de Guerra correspondía coadyuvar a la implantación de las reformas en este convenio internacional comprendidas; pero su situación era precaria y angustiosa. Después del desastre de 1898, los

restos de nuestra flota resultaban mezquinos y anticuados, mas no por ello omitió el personal sacrificios e iniciativas que en nuestra primera crónica relatamos ampliamente (1).

La campaña de Melilla de 1909 motivó el convenio firmado, siendo ministro de Estado García Prieto, el 16 de noviembre de 1910, y que, basado en anteriores estipulaciones entre España y el Sultán, nos reconocía viejos derechos, entre ellos las pesquerías y territorio de Santa Cruz de Mar Pequeña, que, según antes consignamos, nos correspondía por el artículo 8.º del tratado de 1860, y se reforzaba, además, con nuevas garantías el derecho que teníamos a la ocupación del territorio, no sólo para hacer efectiva la indemnización de guerra, sino también mientras la pacificación y tranquilidad del país no garantizasen la libre circulación comercial.

En nuestro segundo libro (2) describimos minuciosamente la ocupación de Larache y Alcazarquivir, en cuyo histórico suceso, hijo del gesto arrogante del gabinete Canalejas, que hará época en la historia de nuestra actuación en Marruecos, correspondió a la Marina de guerra figurar en vanguardia; y en la campaña del Kert, iniciada asimismo en el año 11 colaboró incansable y eficazmente.

Pero nuestra obra histórica no acaba aquí; la actuación de nuestra Armada sigue brillante y debemos continuarla hasta la paz victoriosa, y ese es el objetivo de esta nueva crónica, deducida del estudio por nosotros presentado al Certamen Nacional convocado por el Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid y celebrado el 31 de Marzo de 1928, para premiar el mejor trabajo sobre la campaña de Marruecos, en su aspecto histórico, y en el cual se nos honró con el tercer premio (3); y si para nuestros libros elegimos la fase o aspecto marítimo de nuestra acción en el Protectorado es porque entendemos que, deslizándose

---

(1) Quintana Martínez, Eduardo: *La Marina de Guerra en Africa: Crónica de la campaña del Rif.* Cádiz, 1910.

(2) *La Marina de Guerra en Africa: Crónica de la ocupación de Larache y Alcazarquivir. La campaña del Kert.* Cádiz, 1912.

(3) Titulamos nuestro trabajo *El Marruecos Español. Intervención de la Marina de Guerra desde* 1906 *hasta* 1927. *(Crónica histórica documentada).* Cuatro volúmenes mss. en fol. con cerca de 800 páginas y un centenar de fotografías y planos. Lleva índices alfabéticos de nombres geográficos, de apellidos y de nombres de barcos citados en el texto, además de las correspondientes indicaciones bibliográficas.

Integraban el jurado del Certamen a que hacemos referencia el Alcalde de Madrid D. Manuel de Aristizábal, Presidente, y Vocales el Director general de Marruecos y Colonias general conde de Jordana; el catedrático D. Ricardo Beltrán y Rózpide, por la Real Academia de la Historia; el coronel de Estado Mayor D. Enrique González Jurado, por el Ministerio de la Guerra; y el capitán de corbeta D. Federico Aznar y Bárcena por el Ministerio de Marina.

la labor de nuestros marinos a bordo de los buques de guerra oscura, penosa y silenciosamente, es un deber patriótico tratar de divulgarla, si bien por la misma índole de sus servicios resulte nuestra crónica un tanto difusa y árida. Tal propósito no ha de impedirnos ocuparnos de las operaciones militares en cuanto tengan conexión con las marítimas. En todo ello procuraremos la mayor concisión posible, a fin de poder recoger, en el menor número de páginas, los hechos más salientes realizados por la Marina española desde el año 1912, en que termina nuestra segunda crónica, hasta la pacificación de Marruecos victoriosamente culminada en 1928.

PRIMERA PARTE

Nuestra Marina de Guerra en Marruecos
1913 - 1924



CAPITULO I

Desde el Tratado Franco-Español de 1912 hasta la ruptura de hostilidades en el Jolot.

Después de un año de prolijos debates diplomáticos con la República francesa, en 27 de noviembre de 1912 celebróse la firma del convenio por el cual España y Francia se concertaban para actuar en Marruecos a título protector, estableciendo normas de convivencia, deslindando los intereses respectivos de cada zona, despejándose, en fin, la especial situación en que nos escontrábamos, no sólo en el Rif Oriental, sino en la región Occidental, en donde a diario graves y embarazosos incidentes ponían al Gobierno Canalejas en apurados trances, que en algunos momentos parecían hacer inminente una ruptura entre ambas naciones.

Los conflictos surgidos entre nuestros cónsules y los de Francia, entre oficiales franceses e hispanos, soliviantaron los ánimos de los *colonistas* franceses y el de los más exaltados de casa, proponiendo aquéllos poco menos que se nos expulsara de Africa, y, abogando los segundos por la adopción de actitudes enérgicas.

Sin embargo, en los gabinetes de París y Madrid prevaleció la cordura y prudencia que, lejos de apasionamientos, exigían las altas conveniencias de ambos pueblos amigos, y, repetimos, se firmó por fin aquel tratado, que si en realidad no nos reconoció todo lo que en rigor nos correspondía, por él se garantizan una vez más nuestros derechos e intervención en la zona norte de Marruecos.

Con el nuevo tratado aseguránbanse nuestros intereses dentro de la zona por nosotros protegida, y aquellos otros a que ya en lejanos tiempos aludía Floridablanca cuando dijo: "Debemos pensar en adquirir

la costa de Africa que hace frente a España en el Mediterráneo antes que otros lo hagan en perjuicio de nuestra tranquilidad, de nuestra navegación y de nuestro comercio. Esto es un punto inseparable de nuestros intereses..."

La clara concepción política e internacional del insigne Castelar dictábale acerca de la misión de España en Marruecos: "España, por sus tradiciones, por su posición geográfica, por su espíritu asimilador, por la idea que se cierne constantemente sobre toda su gran historia, por el recuerdo sagrado de sus padres, de sus héroes, y de sus mártires, debe civilizar ese país, donde el despotismo domina con todos sus horrores, y la esclavitud con todo su envilecimiento; donde el hombre duerme entregado al estúpido fanatismo, sin conciencia ninguna de su personalidad; donde se pierden y evaporan grandes torrentes de vida que el Creador ha destinado para acrecentar las maravillas de la Naturaleza y las ideas del espíritu; y si la nación española no cumple éste, su destino, si se empeña en degradarse hasta el extremo de consentir esa afrenta siempre, su nombre será borrado del mapa de las naciones civilizadas, o cuando menos, será uno de esos pueblos que nada significan, que nada valen; pobres plantas parásitas, sin luz, sin vida propia, vegetando sobre el sepulcro de su historia. Esta materia es de suyo tan vasta, que ha menester de mayor espacio para su examen. En esta cuestión no hay, no puede haber partido. Todos somos españoles. El amor a la Patria une todos los corazones, identifica en una idea común todas nuestras inteligencias. Al pensar en que se acerca el día anhelado de concluir la obra comenzada por nuestros padres, se ensancha el corazón y se dilata el espíritu. Bajo nuestras plantas, el polvo que alza el aire, es polvo de nuestros héroes, de nuestros mártires sacrificados en aras de tan gran causa. El espíritu gigante que anima todas las hazañas de nuestra historia se despierta como para apoderarse del brazo de nuestras legiones y llevarlas a la victoria. Sí; cuando comencemos esa obra providencial, cuando vuelva a resonar el grito de nuestros héroes en las líbicas regiones; cuando volvamos a estrechar las ciudades, que han sido nuestras desde luengos tiempos; cuando grabemos la idea de la civilización cristiana en los ardientes desiertos del Africa, podremos, inclinándonos sobre el sepulcro de nuestros mayores, decirles: "Dormid en paz; hemos concluído vuestra obra, y somos dignos de llamarnos vuestros hijos, porque hemos enaltecido a nuestra amada España".

En realidad no todos opinaban ni habían pensado así: el irresoluto Fernando VII propuso al Sultán la cesión del Peñón de Vélez a cambio de caballos con que nutrir el ejército; Narváez proyectó evacuarlo; el brigadier D. Francisco Feliú de la Peña, en 1846, abogó en un fo-

lleto por el abandono de los tres presidios menores, fundándose en análogas razones a las que sustentaban los opuestos a nuestra acción en Africa.

Mas, prolijas circunstancias nos obligaron a no abandonar nuestras posesiones y a intervenir en esos despojos del moribundo Imperio Marroquí, pues como muy acertadamente decía un escritor americano en 1912: "La situación de Marruecos, geográficamente considerada, ha sido una fatalidad para la España de hoy. Y puede decirse que no es únicamente para la de hoy. El Mogreb todo, revolcándose siempre en la barbarie, obligó a la España de otros tiempos a ir a Argelia, a Túnez a Tetuán.

El mundo ha confiado a esta nación una tarea: la civilización del litoral africano. ¿Que no puede cumplir su misión?, pues entonces debe dejar que otros la cumplan. Pero, ¿cómo va a dejarla sin cumplir? ¡si con ellas deja su historia, su honra, su nombre, y, por último, su vida! Ved esto, paladines de la *campaña* contra la campaña. Comprended que los gobiernos no han ido allí por fines políticos, ni por alardes de riquezas ni de fuerzas, que ellos son los primeros en echar de menos. Los gobiernos han ido a la guerra para salvar a España.

Vuestra patria, señores amantes de la soberanía marroquí, se hundirá el día que el genio francés, alemán o inglés explote las ubérrimas tierras del Mogreb septentrional. De esto estad convencidos. Moriréis políticamente y comercialmente" (1).

La Epoca, al ocuparse del Mensaje que las Cámaras de Comercio y su Consejo superior dirigieron al Directorio, poco después del golpe de Estado de 13 de septiembre de 1923, en demanda de un rápido fin de la empresa de Marruecos que excluyese todo sacrificio de dinero y sangre, para dedicar las energías todas y los recursos de la nación en nuestro exclusivo provecho dijo, con acierto y aguda visión de las consecuencias que para España tendría el abandono de sus derechos sobre el norte africano:

"El abandono de Marruecos equivaldría a la dimisión de España del rango de potencia.

Marruecos es para España un problema de seguridad y de fronteras; el pie puesto sobre el porvenir; es la puerta abierta al mar codiciado. El Sultán sólo existe nominalmente. El Islam atraviesa en estos momentos una grave crisis; y en estas condiciones si España no pudiese soportar la carga que aceptó en Marruecos, otra potencia europea la tomaría a su cargo y paralelamente a nuestra caída veríamos elevarse un poder extraño y prestigioso a la vista de Andalucía.

---

(1) Nieto, Pablo E.: *Marruecos.* Barcelona, 1912, pág. 167 y siguientes.

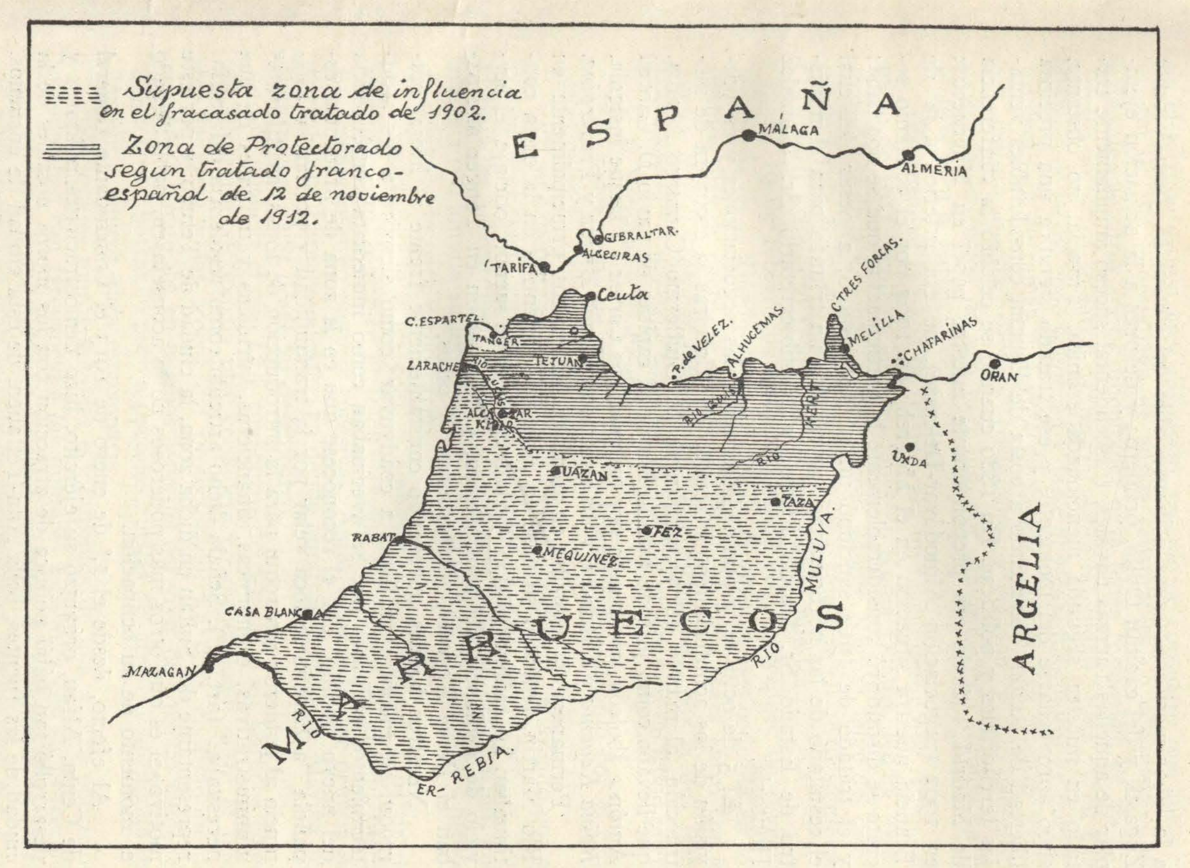
Si el problema de Marruecos se ha agravado, es porque se le consideró problema de política interior, cuando lo es de política exterior, de relaciones entre España y otras potencias y una base de colaboración de inteligencia con esos mismos países".

No era fácil ni conveniente a España desprenderse de esa pesada carga. Están en la memoria de todos las palabras vibrantes del ilustre caudillo que nos gobierna al exponer su pensamiento sobre nuestra debatida intervención en el norte de Africa. Primo de Rivera en su discurso al ser recibido académico de la Hispano-Americana de Cádiz, en 1917, se declaró partidario de la "permuta de la plaza y bahía de Gibraltar por la plaza y bahía de Ceuta, y si es preciso más, —decía— ofrecer la leal renuncia de toda pretensión sobre Tánger, y si más hace falta, ir complementando la oferta con tierras e islas de Africa sobre las que ejercemos influencia o soberanía sin encontrar otro límite para retirarnos del trato, que el que marca la integridad del territorio peninsular y el de los archipiélagos Balear y Canario..." Basta recordar, además, para convencernos de nuestro aserto, la actuación gubernamental del Marqués de Estella para llevar debidamente a cabo la misión que España en Africa está obligada a cumplir.

Ciertamente la opinión de España desde el desastre del 98, no ha sido ni es imperialista; constituye su ideal la reconstitución interior, hoy en vías de saneamiento y consolidación, y con ella el fomento y regeneración de nuestras fuentes de producción y riqueza; así es que, cuando mal encauzadas sus ansias por la mayoría de la prensa, la opinión nacional negaba su concurso a los gobiernos, encontraban éstos en sus negociaciones con Francia, mayores e insuperables dificultades para vindicar nuestros derechos en el Norte de Africa; y la República vecina celosa de influencia en todo el Mogreb, no despreciaba los elementos que esa opinión le facilitaba, ya que llegamos a sostener en parte de nuestra prensa de gran circulación que la ocupación de Larache y Alcazarquivir, justificada e inevitable, había sido "una violación del pacto de Algeciras, una ligereza, una aventura, una botaratada..." (¡¡)

Y así ocurrió que Francia por el tratado del doce, nos recluyó en 28.000 kilómetros cuadrados de terreno abrupto y montañoso poblado por indómitas cabilas, mientras que ella reservándose 400.000, se adjudicaba el rico valle del Uarga.

Mas contra la corriente dominante las circunstancias mandaban, y, se llegó, insistimos, a la firma del tratado por el cual se nos reconoció el derecho sobre Larache y Alcazarquivir, de que también se nos hubiera despojado, a no haber sido por el oportuno desembarco de nuestras tropas de marina en junio de 1911, de que somos deudores



Límites de nuestro Protectorado.

2

a la labor meritoria, sagaz e inapreciable del cónsul D. Juan Vicente Zugasti, y del capitán Ovilo, primero; y después a la actuación ejemplar de aquellas fuerzas navales, trascendental suceso ampliamente tratado en nuestra segunda mencionada crónica. Francia, no obstante, supo aprovecharse del momento, y ese tratado significa una preciosa libertad de acción, obteniendo a costa de España considerables ventajas territoriales y políticas. En 1880 cuando se celebró la conferencia de Madrid todavía era preponderante nuestro papel en Marruecos; en 1902 (negociación Almodóvar-Delcassé), no era inferior a la de Francia nuestra situación en el Mogreb; en 1904 por el convenio secreto se disminuyó considerablemente la participación que se nos daba; y el tratado de 1912 sancionó un nuevo despojo, a pesar del cual el resultado de las negociaciones representó un triunfo para el ministro de Estado Sr. García Prieto, y el subsecretario Sr. González Hontoria.

El 5 de octubre, a punto de terminar las negociaciones y en previsión de los acontecimientos, fondeó en Algeciras la escuadra de instrucción, al mando del vicealmirante D. Guillermo Camargo Abadía, que llevaba como jefe de Estado Mayor al capitán de navío D. Gabriel Antón e Iboleón, compuesta por los cruceros *Carlos V*, buque insignia, *Reina Regente* y *Cataluña,* y los contratorpederos *Audaz* y *Proserpina.*

Permaneció la escuadra en aguas de Marruecos, principalmente en Río Martín, teniendo su base en Algeciras, mientras en la costa continuaban los cañoneros tipo *Recalde* y otros de menor tonelaje el servicio de vigilancia del contrabando, y de estación en Tánger alternaban el *Reina Regente, Extremadura* y otros.

Nuestros buques navegando constantemente frente al litoral marroquí se encontraban listos a coadyuvar como siempre a los acontecimientos militares que se avecinaban como inmediata consecuencia del nuevo tratado. Por él reconócese que en la zona de influencia española "a España le toca velar por la tranquilidad y prestar su asistencia al gobierno marroquí para la introducción de todas las reformas administrativas, económicas, financieras, jurídicas y militares de que necesitaba" (art. 1.º). Señala dicho artículo como residencia del Jalifa, representante del Sultán en dicha zona, la ciudad de Tetuán, y por este motivo, si es que otros más poderosos no lo aconsejasen, había llegado el momento de su ocupación.

Al efecto, desde el 1.º de enero de 1913 el Comandante General de Ceuta, Alfau, organizó su ejército, hizo demostraciones militares y desarrolló tan hábil política de atracción con los moros notables de la ciudad de las fuentes, bella Aita-Tettauen, de esta ciudad de ensueños, cuyas bellezas tan magistralmente cantara el insigne Alarcón, que cuan-

do el terreno estuvo bien dispuesto, cuando se consideró que nuestra misión de paz —despojada de ansias censurables de conquista— no había de encontrar serias dificultades ni la tenaz resistencia de los naturales, nuestros soldados avanzaron sobre la ciudad Santa; y en ella, después de medio siglo volvieron a darse al viento los colores de nuestra bandera, sin derramar una gota de sangre, porque era nuestro lema: paz, cultura, libertad de usos, costumbres y religión, y sólo aspirábamos a la redención de una raza que por atavismo está sumida en la molicie y en la barbarie.

En realidad la toma de Tetuán era un hecho desde que Alfau, en mayo de 1911, ocupara las posiciones de Kudia Dhama, Kudia Federico, Altos de la Condesa, y por último, Monte Negrón, llave del camino de Ceuta a Tetuán; es decir, la misma ruta que en 1859 siguieron O'Donnell y Prim al frente de sus victoriosas huestes.

El 19 de febrero de 1913 el general Alfau, después de revistar las tropas en el Rincón de Medik, base de operaciones ocupada en los últimos días de enero, se dirigió a Tetuán en cuya plaza entró por la puerta *Bab-el-Mekabar* (Puerta de los cementerios), por la que también penetraron nuestros soldados en 1860, y entonces se le llamó puerta de la Victoria y de Ceuta.

El movimiento de avance de las tropas fué protegido por el crucero *Carlos V* y el cañonero *Recalde*.

En su excepcional política, Alfau fué eficazmente auxiliado por el cónsul de España en Tetuán D. Luciano López y Ferrer, y por el Bajá de Alcazarquivir el Ermiki, enemigo personal del Raisuni, que no veía con agrado su intervención e influencia en los sucesos y menos su designación para dicho cargo.

Acaso, debido a los celos y ambiciones del Raisuni, a partir de este momento, la paz en el Jolot y región de Tetuán no fué duradera. Lo reseñaremos en páginas sucesivas. Antes veamos lo que ocurría en la región de Larache-Alcázar, en donde nuestras fuerzas de Marina actuaban con éxito desde su desembarco.

Al finalizar el año 12 y comienzos del 13, tanto en Larache como en Alcazarquivir existía una verdadera compenetración entre el pueblo indígena y las tropas del protectorado. La obra civilizadora de nuestro Ejército iba en muchos aspectos del vivir de aquellas ciudades mogrebinas borrando poco a poco las huellas del atraso y abandono inherente a aquella raza estacionaria.

Personajes moros notables e influyentes de una y otra población obsequiaban con frecuencia a los militares españoles con su proverbial esplendidez y hospitalidad, y nuestros soldados de Infantería de Marina, para hacer agradable la vida de campamento, organizaron por Pas-

cua de Navidad festejos vistosos que admiraron absortos aquellos sencillos indígenas vecinos de la sugerente ciudad mora de los minaretes y de las cigüeñas.

En una crónica, fecha 13 de febrero se nos decía: "Nada ocurre por aquí digno de particular mención. En este acantonamiento del Mensak sigue haciéndose la vida militar que no altera el más leve incidente. Los reclutas que para el primer batallón expedicionario de Infantería de Marina llegaron de ésa, San Fernando, hubo que instruírlos en ocho días, y ayer foguearon. Terminado el ejercicio de tiro, formaron los reclutas dos compañías al mando del comandante D. Angel Villalobos y capitán D. Ramón Pery Rebollo, atravesando la población de Alcázar a los acordes de las bandas de cornetas y tambores.

Como desde el día 10 de junio de 1911, en que se ocupó esta ciudad militarmente, no había cruzado por sus calles tropa a tambor batiente, el paso marcial de nuestros reclutas llamó la atención de moros y hebreos: los chicos moros llegaron hasta el campamento marchando al lado de las bandas de cornetas y tambores.

A las siete de hoy se formó una columna con dos compañías de Infantería de Marina, mandada la 1.ª por el capitán Galarza y oficiales Fuentes y Aceituno, y la 2.ª por Villalobos (D. Domiciano), y segundo teniente Cazalla, únicos oficiales que quedaban sin prestar servicio; el batallón de Covadonga con sus ametralladoras, al mando del comandante Hernández; una batería de montaña y columna de municiones, un escuadrón de Caballería, una sección de Ingenieros y otra de Sanidad.

Mandaba esta columna el teniente coronel de Infantería de Marina D. José Sevillano, acompañándolo el capitán de Estado Mayor Sr. Laguillo; como oficiales de órdenes, los capitanes de Infantería de Marina, D. Jaime Togores y D. Francisco Ristory, y como ayudantes de las compañías de Infantería de Marina el teniente D. Francisco Dueñas.

Las fuerzas rompieron la marcha a las siete y quince, formando la vanguardia, al mando del comandante Villalobos, la caballería del Gum, compañía de Infantería de Marina (capitán Galarza), y ametralladoras de Covadonga, dirigiéndose por el camino de Tánger al zoco de T'Zelata de Raisana.

A las nueve y media se vadeó el Uad-Uarur, e hízose un alto de veinte minutos; otro alto próximo al vado del Uad-Menjasen, donde se dijo la misa, primera que se celebró en estas feraces latitudes, continuándose después la marcha por la orilla izquierda del Mensajen hasta la huerta de las Higueras, donde se vivaqueó.

Sobre las doce y media se emprendió el regreso, quedando a retaguardia la compañía Galarza y la última del grueso la de Villalobos.

En el Uad-Uarur se hizo un alto de veinte minutos, y a las seis se entraba en el campamento después de una marcha de 33 kilómetros, demostrando las tropas excelente espíritu.

Muy pronto, tal vez antes de la entrada de la primavera. se emprenderá un movimiento de avance, y como preparación se repetirán estas marchas. Para ello se cuenta con el Raisuni, que, a pesar de su idiosincrasia y marrullería, hoy está entregado a España. Además los moros de la importante cabila de Alh-Cherif, que es la llave de la parte montañosa que más tarde tendremos que atravesar para ir a Xexauen, nos esperan hace tiempo, y desean que las tropas españolas ejerzan su influjo en aquella región.

No me equivoco, si por anticipado aseguro, que el movimiento de avance hasta Xexauen, ha de ser una marcha triunfal a través del Yebala, sin que tengamos que disparar un tiro; y ello constituirá un nuevo triunfo para este ejército de ocupación, tan abnegado y tan entusiasta por contribuir a la obra de engrandecimiento de España y regeneración de la parte norte de Marruecos."

Nada pues hacía sospechar la proximidad de sucesos que hicieran detener la acción civilizadora, y motivasen choques sangrientos.

En Tánger estaba de estación por esta fecha el crucero *Río de la Plata*, y nuestros cañoneros *Recalde, Lauria* y *Laya* con el *General Concha* y *Alvaro de Bazán* vigilaban el contrabando de armas en la costa.

Cumplido el tiempo reglamentario de embarco, el vicealmirante Camargo entregó, el 10 de abril, el mando de la escuadra al de igual graduación D. José Pidal y Rebollo, cuyo buque insignia, el *Carlos V*, se hallaba fondeado a la sazón en el arsenal de la Carraca, y de cuyo crucero se había destacado una compañía de desembarco para asistir en Madrid a la jura de la bandera, reincorporándose a su buque el 18 del mencionado mes.

De conformidad con lo estipulado en el convenio franco-hispano de 27 de noviembre de 1912, el gobierno español formuló la propuesta para el nombramiento del Jalifa. El Sultán Muley Yusef, eligió a su primo Muley-El-Meh-di, que el 20 de abril llegó a Alcazarquivir, recibiéndolo el coronel D. Manuel Fernández Silvestre, el comandante militar Sevillano Muñoz, el cónsul de España, autoridades, moros notables, etc. Al entrar en la población fué izada por primera vez nuestra bandera en los campamentos y edificios militares del territorio, siendo saludada con una salva de 21 cañonazos. Después de revistadas las fuerzas se retiró el Jalifa a su tienda, cumplimentándole las autoridades, jefes y oficiales, y Fernández Silvestre le entregó el mensaje de saludo de nuestro augusto Soberano.

A la puesta de sol, formadas las tropas, fué arriada nuestra bandera con gran solemnidad. Fernández Silvestre pronunció una vibrante alocución que terminó diciendo: "Jefes, oficiales, compañeros, soldados, en una palabra: al arriarse por primera vez la sacrosanta bandera de la patria en estos territorios conquistados por nuestros esfuerzos, el anhelo de todos debe ser que llegue pronto el momento de unirnos con nuestros hermanos de Ceuta y Melilla.

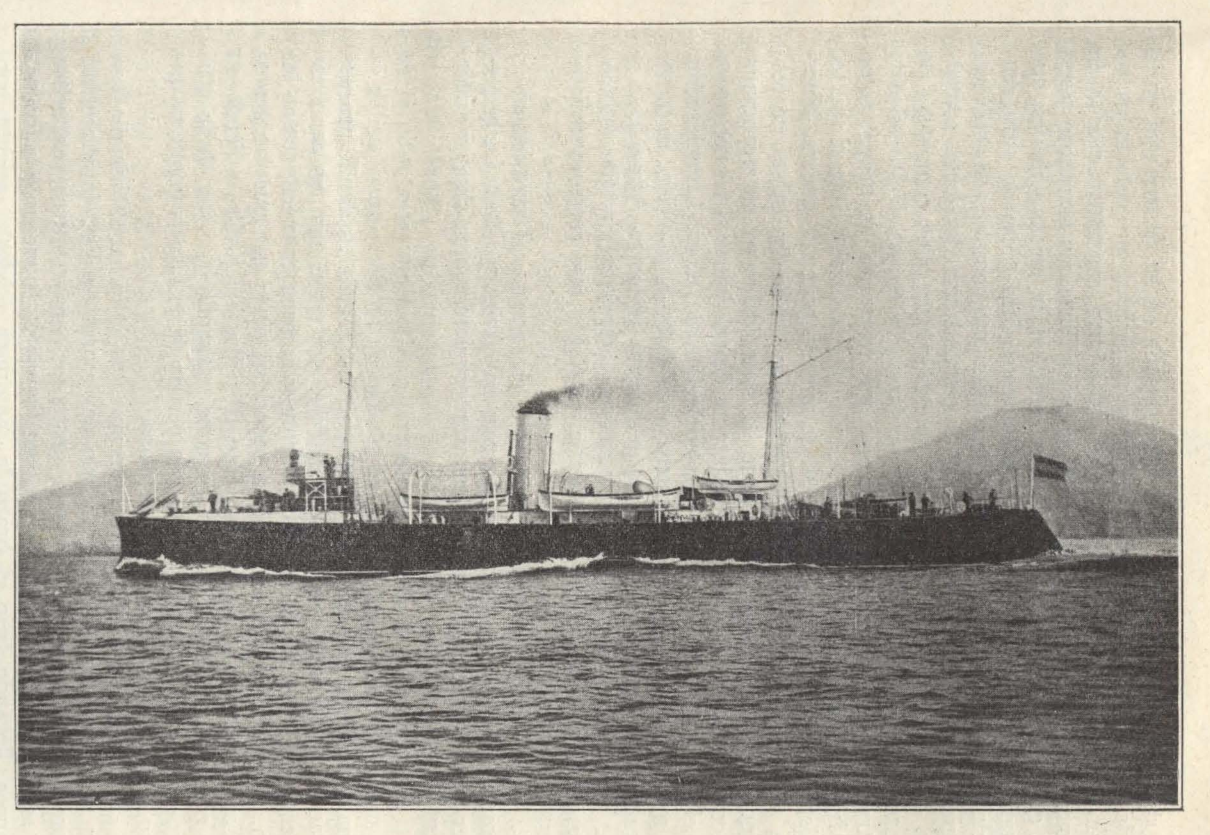
Saludemos, pues, nuestra santa reliquia y gritemos con amor y entusiasmo: ¡Viva España! ¡Viva el Rey!"

El momento fué de grandiosidad emocionante, confundiéndose los vítores clamorosos con los acordes de la marcha real.

El 22, fuerzas de Infantería de Marina, artillería, caballería, ingenieros e intendencia, efectuaron maniobras a presencia del Jalifa, que el 23 continuó viaje a Larache, donde su entrada constituyó un acontecimiento. El día 26 embarcó en el crucero *Cataluña*, cuyas baterías saludaron disparando las salvas reglamentarias. Muley-El-Meh-di después de descansar unos momentos en la cámara del comandante, capitán de navío D. Ignacio Pintado, donde tenía su alojamiento, pasó a la de oficiales donde escuchó la pianola, mientras el asombro se reflejaba en su tostado rostro, ingenuo como el de un niño. Curioseó luego las baterías, aprendiendo cómo se cargan los cañones modernos, cómo se verifica el disparo, cómo se manejan las torres..., lo examinó todo con muestras de admiración, porque todo era nuevo para él, hasta el mismo mar, que contemplaba absorto desde la toldilla del barco en que iba a navegar por primera vez. Y al ponerse el sol presenció, saludándola militarmente, el acto de arriar la bandera de España, la misma que hacía medio siglo humillara a las huestes de su abuelo, dueño y señor entonces de Marruecos.

Los cruceros *Cataluña* y *Río de la Plata* abandonaron la rada de Larache en la noche de dicho día. En aguas de Tánger se les incorporaron los cañoneros *Recalde, Lauria* y *General Concha*, y formando escuadra, anclaron en Río Martín a las ocho y treinta del 27. Desembarcó el Jalifa con Fernández Silvestre, D. Juan Zugasti, secretario del Residente General, y su séquito, siendo recibido por el general Arráiz de Conderena y fuerzas de caballería, que dieron escolta al representante del Sultán hasta Tetuán. Su entrada en la hermosa e histórica ciudad, entre los honores de las armas y el júbilo del vecindario, fué triunfal.

Alfau telegrafió al gobierno lo siguiente: "Tetuán, 27 (2 t).—Alto Comisario a Ministro Guerra: Acaba hacer entrada con la mayor solemnidad, Meh-di, Jalifa de nuestra zona, pudiendo asegurar a V. E. que el acto ha revestido caracteres de grandiosidad, dignos del que



Cañonero *Recalde*.
Similar al *Laya*, *Lauria* y *Bonifaz*.

ha de regir esta zona bajo nuestra protección. A su desembarco en la rada del río Martín le esperaron el general Arráiz, que con un escuadrón del regimiento de Victoria, con estandarte, constituyó escolta de honor. A 3 kilómetros de la ciudad salí a recibirle con numeroso cuartel general, acompañado de una gran multitud de moros notables, que acudieron a rendirle tributo de acatamiento. Han formado para rendirle honores batallones de infantería, regimiento completo de artillería, regimiento de caballería, batería de la comandancia de Ceuta, compañía de ingenieros, dos grupos de ametralladoras, dos compañías de moros, el tabor de Tetuán y la comandancia de tropas de Intendencia y trenes regimentales de los cuerpos, que formaron un grupo, como si fuera Infantería montada; toda esta fuerza desfiló ante el Jalifa, quien mostró verdadera admiración de nuestro poder de guerra. Nuestra artillería emplazada en la Alcazaba, ha hecho las salvas correspondientes. El acto de hoy, al que ha dado brillantez extraordinaria la concentración de fuerzas del Ejército, dejará imborrables recuerdos en el ánimo del Jalifa y en el de la población de Tetuán. Complázcome en manifestar a V. E. que tan buena acogida es, a mi juicio, de inmejorables auspicios para el porvenir de nuestra acción en Africa".

Pocos días después, y con sujeción también al tratado franco-español de 1912 se eligió el gobierno del Jalifa que entró inmediatamente en funciones.

En el territorio creíase venturoso el suceso... Desgranábase el tiempo hierático e inconsciente. La paz era octaviana. Nada hacía preveer los próximos, casi inmediatos acontecimientos, que tan profundamente habían de alterarla.

Alfau, nombrado Residente general o Alto Comisario, salió el 12 de mayo de Tetuán embarcado en el *Río de la Plata* para visitar la zona de Larache, dirigiéndose directamente a Arcila en donde procuró atraerse al Raisuni que no se mostraba conforme con los acontecimientos ni había asistido al recibimiento y homenajes tributados al Jalifa. Y aquí estaba la clave de la seguridad de la paz que las gentes creían inalterable. Permaneció Alfau tres días en Arcila, saliendo en las primeras horas del 16 para Larache, zarpando a la vez dicho crucero que siguió a longo de costa sin perder de vista a la comitiva que hizo el viaje por el camino de la playa.

Su visita constituyó un acontecimiento. Salió a recibirlo el Bajá con su vistoso cortejo, acompañado del cónsul de España y muchos moros notables graves, pulcros, fastuosos, mayestáticos, envueltos en seda blanca o de color crema, con flamantes babuchas y calcetines blancos, llevando bajo el brazo la pintoresca *lebdar* o asiento portátil, generalmente rojo, formado por un tapete cuidadosamente do-

blado; comisión de hebreos integrada entre otros, por las dos venerables figuras del gran Rabino y rico banquero Morgusas, grandes amigos de la causa española, ambos con la severa y típica *choja,* y, por último, gentío inmenso que admiraba la gran sencillez de nuestro caudillo que despertaba imponderable interés, tanto mayor cuanto que contrastaba su democrática presencia y trato afable con el recuerdo de la ceremoniosa y exótica entrada del Jalifa. "Lo que se lamentaba en la comparación —dice un cronista—, era la absurda estructura de un régimen, la aberración de un rito atávico e inhumano que hace de un hombre un mármol y fabrica una jaula para una inteligencia, un condado para una voz humana y una actitud mortuoria para un ser vivo que debe estarlo más cuanto es más superior y está más alto".

Nuestro ilustre general regresó dos días después, terminada su visita a la zona, no bien impresionado de la actitud del Raisuni despechado por no ver realizado su sueño de ser nombrado Jalifa de nuestra zona de protectorado.

Desgraciadamente bien pronto los indígenas acuciados por el famoso ex bandolero exteriorizaron su odio a España, cometiendo diarias agresiones contra las cosas y las personas; registrándose, entre otros actos de violencia, la muerte de un obrero español el día 14 de mayo; el atentado contra la patrulla de la guardia civil de vigilancia entre el Rincón y Tetuán, etc., etc.

En vista de la actitud cada día más levantisca de las cabilas inmediatas a las plazas, particularmente la de Anghera, y ante la inseguridad manifiesta en su zona, el 16 de junio cumpliendo órdenes del Alto Mando, nuestros barcos bombardearon la región de dicha cabila.

El 25 de mayo había llegado a Cádiz (procedente de Constantinopla, en cuyas aguas lo relevara el *Princesa de Asturias,* para proteger a nuestros súbditos con motivo de la guerra que Turquía sostenía con los Balkanes), el crucero *Reina Regente* que fué destinado a la costa de Africa, en vista de la gravedad de las circunstancias, recorriéndola desde Ceuta a Río Martín, incendiando con sus granadas las aldeas de Belaxis, Gabubin, Hossana, Angenan, y los caseríos de Telas-El-Kra y Telas-El-Xerif, regresando por la tarde dicho día 16 a Tánger, en donde su comandante D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava conferenció con el cónsul, y el del acorazado *Pelayo,* capitán de navío D. Pedro Vázquez, allí fondeado desde el día 12, haciéndose de nuevo a la mar para unirse al *Carlos V* que seguía cañoneando los aduares. El *Río de la Plata,* mandado por D. Martín Costa y Llobera y los destroyers *Audaz* y *Proserpina,* alternaban con los mencionados buques en el castigo impuesto a las cabilas costeras.

Los indígenas daban igualmente muestras manifiestas de su inquietud en el Jolot, viéndose precisado Fernández Silvestre a ordenar a las fuerzas de Alcázar practicasen frecuentes paseos militares por los alrededores de Arcila para evitar toda sorpresa. En una de estas marchas (día 28), una columna de la que formaban parte tres compañías de Infantería de Marina mandadas por los capitanes Galarza, Díaz Serra y Díaz Vidal y las ametralladoras de dicha arma (teniente Martínez Gay), llegó hasta el Uad-Uarur, donde dejó un destacamento de observación.

El 31 llegaba a Arcila el propio Fernández Silvestre al frente de otra columna en la cual figuraban también tres compañías de Infantería de Marina.

La conducta sospechosa del Raisuni, que se había retirado a su Alcazaba de Zinat, justificaban las medidas de prudencia y seguridad que el Mando adoptaba en previsión de sucesos desagradables, hasta entonces no sospechados ni temidos por la tranquilidad de las cabilas.

Entre Larache y Arcila existen pasos y caminos interiores que, por aproximarse a las quebraduras montañosas que caracterizan el territorio ocupado por las cabilas de Beni Arós y Beni Gorfet, merecían ser objeto de nuestra constante acción político-militar para mantener la seguridad de las comunicaciones entre Larache y Alcazarquivir, Arcila, Tetuán, Tánger y Xauen, ciudad cuya ocupación debía también efectuarse. En uno de ellos está el Zoco de T'Zelata de Raisana a unos 15 kilómetros al NE. de Larache, sobre la ruta de Alcázar a Arcila y de Alcázar a Tánger a 30 al N. de Alcázar; y el de T'Zenin, 15 kilómetros al Norte del T'Zelata y 12 al SE. de Arcila.

Esos zocos establecidos en los caminos generales que unen los puertos del litoral con el interior del Imperio, eran puntos de gran importancia militar; por eso habíanse dispuesto en ellos posiciones contra las que se desarrollaron luego los sucesos que pasamos a relatar, surgiendo así el espectro de la guerra allí en donde nuestros soldados de Marina habían sido objeto de tantas manifestaciones de simpatía y respeto por parte, no sólo de los moros notables, sino también de la población indígena en general, y singularmente de la hebrea y europea.

La harca agresora integrada por montañeses de las cábilas de El Fhaz, El Garbia, Beni Arós y Wad-Ras, se concentró por las predicaciones del ambicioso Raisuni, en el Zoco El Arbaa, situado en el camino directo de Tánger a Alcazarquivir, 20 kilómetros al N. del T'Zelata, y 8 ó 10 al NE. de T'Zenin, sobre la orilla izquierda del río Aiaza, que desagua en el Atlántico al N. de Arcila. A este zoco debía alcanzar igualmente la acción militar como punto estratégico in-

termedio, en combinación con T'Zelata de Raisana para cubrir las comunicaciones con Arcila y proteger el flanco de las tropas que por ellas se moviesen. Además entre el Arbaa y T'Zenin pasaba la línea del ferrocarril Tánger-Alcázar-Fez (entonces en construcción), que exigía un decidido resguardo.

Kudia Fraicatz situada entre T'Zenin y El Arbaa a 8 kilómetros del primero, habíase ocupado el 1.º de junio. Al pie de dichas lomas se destacaban varios aduares que extendíanse hasta esfumarse en el horizonte cerrado por un macizo montañoso; hacia Levante, bañada por las aguas del Atlántico, veíase a Arcila reclinada en su dorada playa.

Los indígenas no habían demostrado hostilidad contra el destacamento de ingenieros que, a la una y media de la madrugada del 5, fué sorprendido por el violento ataque de los moros que le causaron numerosas bajas.

Ante la demanda de socorro pedido por heliógrafo a T'Zenin que guarnecían la 1.ª, 2.ª y 3.ª compañías del segundo batallón de Infantería de Marina (capitanes López Silva, Pérez Naharro y Rodríguez Patudo de la Rosa), mandadas por el teniente coronel D. José Barba García, ordenó éste la salida de una pequeña columna con personal y material sanitario al mando del capitán D. Enrique Pérez Naharro en auxilio de Kudia Fraicatz, en cuya posición subsistió aquella fuerza hasta el día 8, procediendo a completar las obras de defensa, después de evacuar a Larache los heridos graves, curados provisionalmente por el médico primero de la Armada D. Joaquín Arca.

El rasgo hidalgo del teniente coronel Barba, desprendiéndose de la asistencia sanitaria de que disponía, fué muy elogiado, ya que era de esperar que los rebeldes no tardasen en atacar igualmente su posición.

En efecto. En las primeras horas de la mañana del 5, los montes de Beni-Arós y Beni-Gorfet veíanse coronados de moros. El teniente Brocos, que con su sección se le había ordenado reconociese una loma situada a la derecha del bosque frontero a la posición, atacado por gruesos contingentes, se defendió algún tiempo, pero tuvo que replegarse, acosado por el enemigo que en gran número bajaba hacia el llano en dirección a T'Zenin.

Rodeada la posición y roto violento fuego por ambas partes, sus defensores aguantaron valientemente las acometidas de los indígenas, consiguiendo mantener a raya a tan superiores fuerzas que llevaron su audacia a arrojar piedras al interior del parapeto. A la sazón los moros no disponían aún de bombas de mano.

Comprometida era la situación de los infantes de Marina (200

hombres aproximadamente), y habían caído ya algunos de ellos, cuando varios disparos de cañón les anunciaron, próximo el medio día, que la columna Bermúdez de Castro, salida del destacamento de Aox (Arcila), iba en su auxilio. El enemigo entonces, arreció el fuego para impedir el avance de las fuerzas de socorro y el combate se hizo general. Hacia las cinco y media de la tarde, fuertemente castigado, cedió al fin el terreno, siendo perseguido hasta internarse en los aduares lejanos de Denkaksen y el Hach-Fireli, dejando en el campo 15 muertos, entre ellos el cadáver de una mora.

Bermúdez de Castro, que en la última fase de la operación fué auxiliado por una de las dos compañías de Infantería de Marina que defendía el campamento, tuvo tres muertos, uno de ellos su hijo, teniente del batallón que mandaba.

La columna de socorro permaneció la noche del 5 en T'Zenin, regresando a Arcila en la mañana del día 6.

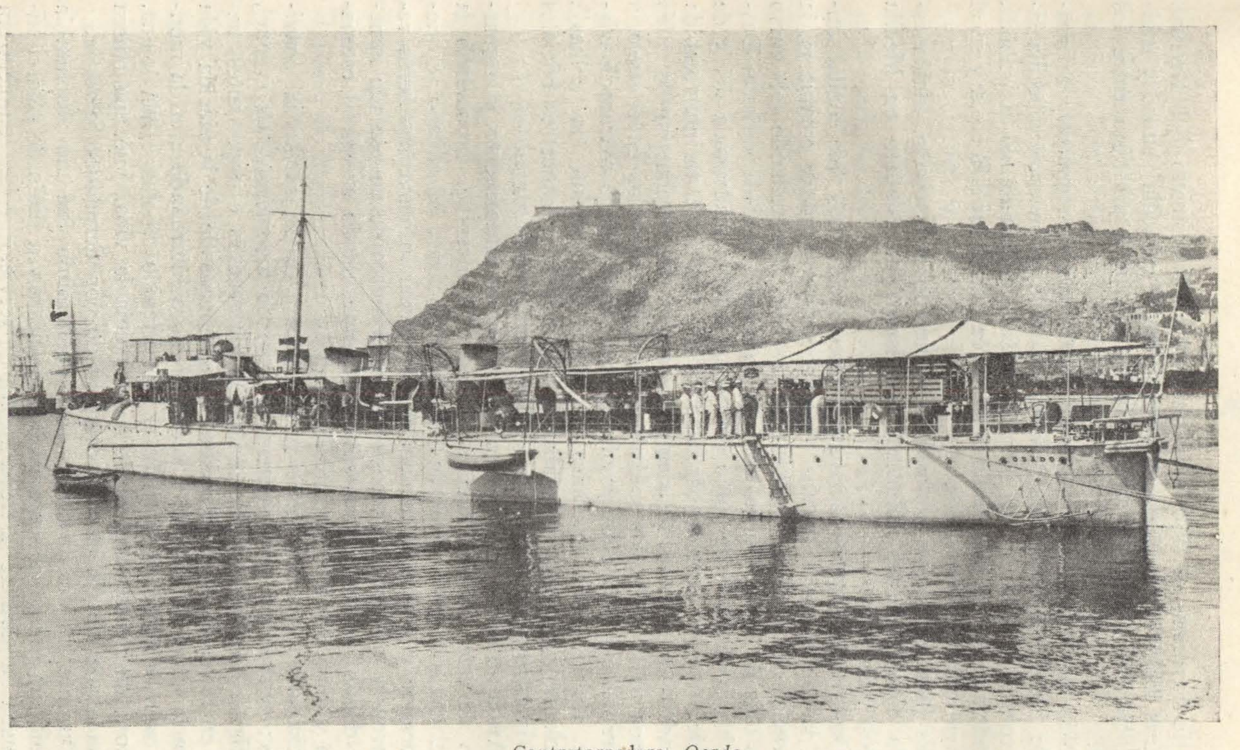
La ruptura de hostilidades causó en España profunda impresión. No se esperaba pudiera entonces la guerra aparecer allá donde la paz no habíase turbado durante los dos años de la acción político-militar de nuestras tropas, tan sabia y prudentemente dirigida. Basta decir que en Larache todo estaba dispuesto para celebrar los días 8, 9 y 10 el segundo aniversario del desembarco de nuestras fuerzas de Marina, cuyos festejos tuvieron que suspenderse.

Fernández Silvestre, como hemos consignado anteriormente, había cultivado las relaciones con el astuto y poderoso Raisuni, logrando su amistad, porque no ignoraba que podía ser en su día para España auxiliar valiosísimo; mas poco a poco fué viéndose que la colaboración que nos prestara había de ser a cambio de que se le dejase en completa libertad de acción para poner en práctica su inhumana y violenta justicia, de la que las mismas cábilas protestaban ante el coronel Silvestre.

Acentuó éste entonces el halago, el consejo, la persuasión, ofreciéndole los honores y el espléndido sueldo que la magnanimidad y la influencia de España le brindara, y, aunque el cabecilla aparentase conformarse siguió robando a su libre albedrío, saqueando y despojando de sus propiedades a las tribus. Y lo que es más grave, entró en tratos con extranjeros, que podían entorpecer o perjudicar nuestra acción.

Ante el dilema de someternos al Raisuni y dejar que la influencia de España en el Yebala y en el Jolot fuera la gran pantalla de sus crímenes, o romper con el temible y sanguinario bandido, se optó dignamente por lo último.

Y Fernández Silvestre tomó rehenes que custodió en Arcila. Eran



Contratorpedero *Osado.*
Similar al *Audaz, Terror* y *Proserpina.*

éstos la favorita, el hijo más querido y el hermano del Raisuni. Mientras los tuvo en su poder permaneció el cabecilla sumiso y tranquilo, haciéndole perder esta pasividad no poco prestigio entre los suyos.

Más tarde, contra la voluntad del Comandante general de Larache, le fueron devueltos los rehenes, y desde entonces el cabecilla laboró contra España de una manera descarada, levantando las cabilas, lanzándolas a la lucha y dando origen a la guerra en el Yebala y en el hasta entonces pacífico Jolot.

Es bien cierto que no habíamos buscado el conflicto. Había estallado contra nuestra voluntad, lo mismo que estallara en Melilla en 1909 y en 1911.

Descartados ligeros e insignificantes incidentes, una honda simpatía, la complacencia de una ejemplar reciprocidad de conductas, la conciencia de mutuas conveniencias, iban desarrollando el curso de los días de la influencia española, como una verdadera fiesta. Desde el histórico día 8 de junio de 1911, hasta la madrugada del 5 de julio de 1913, el Jolot no ofreció más que una serie no interrumpida de cuadros de amistad, de alegría y de paz. Un detalle: en los cafés morunos de la plaza, los soldados consumían sentados en el suelo, a la moruna, té y café entre los indígenas, simpatizando extraordinariamente. En los cafés españoles los moros distinguidos, los "tolbas", los "ulama", los caídes, jugaban cordialmente con nuestros oficiales y con nuestros empleados sin prevención ni recelo alguno.

Ardía un aduar más o menos cercano a un campamento, y la guarnición de éste corría diligente a apagar el incendio, exponiendo la vida... En un paseo militar de Larache a Alcázar, un soldado se quedó dormido y oculto entre unos árboles; cuando sus compañeros reanudaron la marcha, fué recogido por los moros de un poblado inmediato, donde lo socorrieron espléndidamente, dando cuenta al campamento y devolviéndolo sin interés alguno.

Un solo caso recordamos que se separa de esta fraternal convivencia; el secuestro del entonces capitán de ingenieros, hoy coronel, D. Miguel García de la Herrán, autor de muchas e importantes mejoras en Alcázar. Nuestro valiente oficial, cansado de la plácida vida que en la playa disfrutaba, vistióse de moro internándose en la montaña; mas descubierto su disfraz fué detenido en una cabila lejana, creemos que Sumata, en donde a poco deja la vida. Fué una odisea curiosa a que dió fin el rescate efectuado por Fernández Silvestre.

Durante los dos primeros años de dominio fué tan absoluta la tranquilidad que únicamente los días de fiesta y a título de gala circuló armada de machete la tropa franca de servicio; y tan completa era

la seguridad, que la larga distancia de Larache a Arcila, de Arcila a Alcázar, o de Alcázar a Larache, se atravesaba diariamente por jefes y oficiales sin más escolta que la de un ordenanza, y por grupos de soldados licenciados, sin armamento, acompañados por sólo una pareja de caballería, sin registrarse nunca el menor incidente. Moros y españoles tenían especial complacencia en retratarse juntos y en ocasiones con los trajes cambiados.

Era tal la confianza que se tenía en los naturales del Jolot que cuando alguien se permitía alguna observación acerca de la conveniencia de adoptar precauciones, decíasele: "Aquí no pasa nada, se pensó que esto era un segundo Rif... y ello ha sido una decepción para quien tal vez lo deseara. Los indígenas de esta zona viven desahogadamente, no están formados para la lucha, que repelen como cosa ajena a su temperamento".

Mas esta leyenda se rompió cuando menos podía sospecharse, cuando, repetimos, se iban a celebrar en Larache las fiestas del segundo aniversario del desembarco. Traidoramente, sin desafío, y amparados en la sombra de la noche, una legión de estos cabileños que tanta confianza nos inspiraban, los que algunos consideraban que no estaban dispuestos para la lucha, asaltaron la inolvidable noche del día 4 de junio, el pequeño y confiado destacamento de Kudia Fraicatz.

Huye entonces la paz y aparece la guerra; en Kudia Fraicatz salta irónica y siniestra la sorpresa del Jolot... La leyenda se ha truncado; la tragedia ha ocupado el escenario de nuestra obra pacificadora.

Al mediodía del 5, Fernández Silvestre, salió de Larache para Alcázar con todas las fuerzas de que podía disponer (1.300 hombres), a fin de organizar una columna volante para castigar al enemigo, columna en que se escuadraron las compañías del primer batallón de Infantería de Marina (capitanes: 1.ª, Martí; 4.ª, Pery Rebollo; 5.ª, Galarza; 6.ª, Díaz Serra) y el grupo de ametralladoras (tenientes Martínez Gay, Dueñas e Ibáñez), y esta columna salió del acantonamiento del Mensak (Alcázar) a las tres de la madrugada del 6 en demanda del zoco de T'Zelata de Raisana donde llegó en la mañana del mismo día. De allí siguió a T'Zenin. Desde el 6 hasta el 11, estas fuerzas, al mando del coronel de Infantería de Marina D. Francisco Javier Alcántara, practicaron reconocimientos, protegieron convoyes y arrasaron los aduares próximos a T'Zenin y Kudia Fraicatz, cuyos moradores habían huído a las montañas.

El 11 las tres compañías que mandaba el teniente coronel Barba García, juntamente con dos escuadrones de caballería (comandante

Queipo de Llano), salieron de T'Zenin para Raisana, adonde llegaron a las 6 de la tarde, después de penosa marcha bajo un sol enervante y abrasador. Poco después llegaron las compañías 4.ª, 5.ª y 6.ª, procedentes de Alcázar, y al mando del comandante Fernández Caro, que en relevo a aquéllos se dirigía a T'Zenin conduciendo un convoy de víveres y municiones. En T'Zelata pernoctaron dichas fuerzas, siendo en esta ocasión —después de dos años de operaciones en Africa—, la primera vez que se encontraba reunido todo el segundo batallón del Regimiento expedicionario de Infantería de Marina que, en la mañana del 12 se fraccionó de nuevo, siguiendo las primeras a Larache y a T'Zenin las unidades del comandante Fernández Caro.

Volvamos al encuentro de la columna Alcántara. En la tarde del 11, procedente del zoco de El Arbaa, se presentó a su vista en el dilatado valle la harka rebelde, que salía al encuentro de nuestras tropas. El coronel Silvestre había ordenado a Bermúdez de Castro que desde Arcila marchase a cortar la retirada del enemigo, realizándose en conjunto una brillante operación de castigo.

Desplegadas nuestras fuerzas el adversario ofreció fuerte resistencia, entrando en acción las ametralladoras de la Infantería de Marina, consiguiendo desalojar a la morisma de las ventajosas posiciones que ocupaba, siendo perseguida en una extensa zona hasta las proximidades del zoco El Arbaa y Uad-Ezozosa, quemándose cuantos aduares se encontraron al paso. Por la tarde, en vista de que los moros no dejaban de hostilizar la posición de T'Zenin, se reanudó la acción. El enemigo había recibido refuerzos de la montaña, pero se le rechazó vigorosamente, pues convergiendo la columna de Alcántara y la de Bermúdez de Castro, batieron a los moros por ambos flancos dispersándolos por segunda vez hasta cerca del Arbaa. Dejaron los rebeldes sobre el campo más de veinte cadáveres con armamento y municiones, entre ellos el de un caíd al que se le recogió un fusil Maüser, 150 cartuchos y rico atrezo de guerra. Las tropas de Marina tuvieron tres heridos.

La 5.ª compañía de Infantería de Marina permaneció diez horas en la primera línea de fuego en una loma que tomaron a la bayoneta en una carga brutal. Mandábala el capitán D. Abelardo Galarza Alvargonzález, que, por falta de personal, no tenía a sus órdenes más que a un teniente. Fernández Silvestre felicitólos entusiásticamente por su bizarría y denuedo.

A propósito de este combate dijo un periódico:

"La compañía del capitán Galarza, sin más oficialidad que dicho capitán y el teniente Auñón, hijo del ex ministro de Marina almirante marqués de Pilares, que ocupaba la posición más avanzada, sostu-

vo diez horas consecutivas de fuego, sin tomar alimento desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde, pues cuando se intentó relevarla a mediodía para atender a esta necesidad, arreció de tal manera el fuego de los enemigos, que se hizo imposible debilitar aquellas posiciones.

En este estado de prolongado ayuno dieron el último asalto a la bayoneta a unas lomas de donde recibían nutrido fuego, y fué tal el ímpetu de aquellas tropas casi hambrientas, que el coronel Silvestre, testigo presencial de aquel acto de heroísmo, prorrumpió en vivas a la compañía del capitán Galarza..."

En el desarrollo del combate hubo un momento en que uno de los flancos, vigorosamente atacado por la morisma, corrió inminente riesgo. Fué entonces cuando intervino la compañía de ametralladoras de Marina, con tal acierto que, con el mortífero fuego de sus máquinas, contuvo a los rebeldes, cambiando la fase de la acción tan radicalmente, que el adversario retrocedió arrollado como ya hemos dicho. Terminado el combate, Silvestre felicitó calurosamente al teniente Martínez Gay, que mandaba la compañía por ausencia de su capitán D. Jaime Togores, que se encontraba en comisión en la Península, y a sus compañeros D. Francisco Dueñas y D. Juan Ibáñez. Es de notar que esta unidad sobresalió siempre por su excelente organización, distinguiéndose más tarde en el mando de la misma los capitanes Togores y Dueñas.

Después de esta función de armas se esperó la llegada de refuerzos de la Península, y la presencia del caíd El Hach Buslhan Ermiki, gran amigo de la causa de España, jefe de las cabilas del Jolot, el cual estaba en Tetuán con el general Alfau, a quien había ayudado en la acción política para la ocupación de aquella ciudad.

Recibidas nuevas tropas, reuniéronse diez mil hombres. El 16 llegó el Ermiki a Larache, y el 17 a Alcázar, cuyas cabilas recibiéronlo con hostilidad.

Desde el duro castigo del 12 los moros no volvieron a molestarnos; pero quedaba en la fracción de Itosara (Enzora) un núcleo perfectamente armado, y otro en el zoco El Arbaa, cuartel avanzado del Raisuni, y era preciso acabar con los insumisos.

El 18 salió del T'Zenin la columna Alcántara, de la que formaba parte la 1.ª, 4.ª, 5.ª y 6.ª compañías del primer batallón de Infantería de Marina (capitanes Martí, Pery Rebollo, Galarza y Díaz Serra), y grupo de ametralladoras de dicho cuerpo, que con otras fuerzas del ejército sumaba en total 1.500 hombres. De Arcila, y en combinación con esta columna, salió otra de 1.300 soldados.

A las seis y treinta de la mañana la columna Alcántara atacó las

avanzadas moras destacadas en la fracción de Enzora desplegando nuestras tropas en un frente de tres kilómetros, batiendo al enemigo y arrasándole muchos aduares hasta llegar al zoco El Arbaa, en cuyo frente convergieron hábilmente las dos columnas, continuando la razzia hasta las cinco de la tarde en que el enemigo desalentado y maltrecho abandonó el combate. Replegóse entonces nuestra fuerza por escalones, protegida por las ametralladoras, quemando en la retirada gran cantidad de mieses.

El 19 otra columna, al mando del teniente coronel Díaz Bellini, del regimiento de Covadonga, de la que forma parte el grupo de ametralladoras de Infantería de Marina y una batería Schneider, se dirigió a la cábila de Enzora en donde voló las casas de los rebeldes, y recogió maderas para la construcción de blokaus, presenciando los moros la destrucción de sus aduares sin atacar a la columna, que regresó al campamento sin novedad.

Al sentirse en España los estallidos de la guerra y reconocer los méritos de su intrépido caudillo, surgió un movimiento de opinión que ciertamente le admiraba; y la prensa, con rara unanimidad, pidió su ascenso al generalato que, además de justo premio a su acertada actuación era indispensable, para el mando del importante núcleo de fuerzas que de la Península se enviaban a Africa por lo que el Gobierno del conde de Romanones sometió a la firma del Rey los siguientes Reales decretos:

"En consideración a los méritos y circunstancias del coronel don Manuel Fernández Silvestre, a los relevantes servicios que ha prestado como Jefe de las fuerzas españolas en Larache, y muy especialmente con motivo de las recientes operaciones que ha realizado con notable acierto contra los moros rebeldes en territorio de aquella Comandancia general y brillantes combates que ha dirigido personalmente, vengo en promoverle a propuesta del Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, al empleo de general de brigada, con la antigüedad de esta fecha. Dado en Palacio a 19 de junio de 1913.—ALFONSO.—El Ministro de la Guerra.—*Agustín Luque.*"

"Vengo en nombrar Comandante General de Larache al general de Brigada D. Manuel Fernández Silvestre.—Dado en Palacio a 19 de junio de 1913.—ALFONSO.—El Ministro de la Guerra.—*Agustín Luque.*"

La opinión acogió, como pocas veces, con verdadero beneplácito esta recompensa, celebrándose en Larache el día 21 una imponente manifestación en honor del bravo general.

Entre tanto las tropas de Infantería de Marina no descansaban. Marchaban animosas, combatían con arrojo y entusiasmo, vivaqueaban

al raso después de penosas jornadas por terrenos accidentados, riscos y peñascales casi inaccesibles; levantaban blokaus, construían trincheras y parapetos, todo bajo aquel sol africano cegador e inclemente, sin que por ello desmayase su elevado espíritu, sin que la fatiga rindiera sus fuerzas, muy al contrario, exaltándose su ardor bélico en su anhelo de conquistar nuevos laureles con que honrar sus banderas tantas veces victoriosas.



Teniente de Infantería de Marina D. José Pereira Darnell, muerto en el combate de T'Zelata.

Las compañías del segundo batallón que el 11 salieron de T'Zenin para Larache, prestaron allí incesante servicio de convoyes, regresando a T'Zenin el día 19 después de pasar por T'Zelata de Raisana y Kudia Fraicatz. En T'Zenin continuaban la 4.ª, 5.ª y 6.ª, ahora al mando del comandante Sánchez Barcáiztegui, cuya fuerza, con las demás de la columna Alcántara, fortificaron convenientemente la posición, enclavada sobre la mayor de las tres colinas que limitan la llanura y circunda el cementerio y santuario de Sidi-Jamani en una pequeña loma poblada por acebuches.

El 22 salió la columna Alcántara, integrada por las cuatro compañías de Infantería de Marina, al mando del comandante Villalobos (capitanes Pery, Martí, Galarza y Díaz Serra); grupo de ametralladoras; dos compañías de Covadonga (teniente coronel Díaz Bellini); batería Schneider, compañía de Ingenieros, etc. Iba en dirección al zoco de T'Zelata de Raisana.

Apenas alejado el grueso de la columna Alcántara, fué acometido T'Zenin por los moros en número muy superior al de los defensores, durando el fuego toda la tarde y noche, hasta el amanecer del 23. El destacamento mandado por el teniente Auñón, que ocupaba un reducto avanzado a medio construir, mantuvo a raya al enemigo, causándole considerables bajas.

La columna Alcántara tuvo que luchar contra fuertes contingentes parapetados en el extenso aduar de Mura-el-Armari, colocado sobre enriscadas peñas y del que fué desalojado el enemigo, después de ser convenientemente batido por la artillería.

En el asalto dado por los ingenieros fueron apoyados por la 1.ª compañía de Infantería de Marina, una de cuyas secciones mandaba el teniente D. José Pereira Darnell, que cayó mortalmente herido. El tambor Diego Ponce fué también herido en una pierna; más no se detuvo, avanzando siempre, recogió el cadáver de su teniente, y con él sobre la espalda, regresó hacia las guerrillas recibiendo otro balazo y desplomándose antes de llegar a ellas debilitado por la sangre que perdía...

"El valiente Pereira murió cuando arengaba a los suyos. Enfermo, agotado físicamente por la fiebre palúdica logró este bravo oficial, incitado por el brío de su espíritu, desobedeciendo consejos del médico, mandar la sección de extrema vanguardia al frente de la cual encontró una muerte gloriosa" (1).

Contenido el empuje de los rebeldes, después de una hora de combate, la columna continuó su marcha, en unión de la caballería mandada por Queipo de Llano, que se le había unido después de un reconocimiento sobre Arcila. Los moros siguieron no obstante hostilizando nuestras fuerzas durante su avance sobre T'Zelata de Raisana, a donde se llegó a las ocho de la noche.

Amaneció el día 23 cubierto el cielo por densos nubarrones, observándose desde la madrugada el movimiento de grupos enemigos, y anunciando a la columna el estampido del cañón, que no lejos se estaba librando un combate, y que la marcha hacia Alcázar había de ser tan accidentada como la del día anterior. Más vamos a dejar por un momento a la columna Alcántara, para trasladarnos a Alcazarquivir, donde se desarrollaba la acción.

Recibidas por el Gobernador Militar de Alcázar, teniente coronel de Infantería de Marina D. José Sevillano Muñoz, confidencias de existir dos importantes núcleos rebeldes, uno al NO. y otro al SE. del acantonamiento del Mensak, dispuso saliesen en la madrugada del 23 dos columnas para practicar un reconocimiento.

Al llegar una de ellas a la ribera izquierda del Uad-Uarur, fué hostilizada por el enemigo desde la opuesta orilla. El jefe, comandante del regimiento de Extremadura Cano, notificó a aquél lo que ocurría y en su vista se ordenó a una y otra columna se replegasen; más antes

(1) Rodríguez Delgado de Mendoza, Ramón: *Compendio Historial del Cuerpo de Infantería de Marina.* Andújar, 1928, pág. 195.

de llegar al campamento, el enemigo estaba a la vista de éste atacándolo furiosamente por el lado NO., e intentando tomar la posición de Kudia Nabi, defendida por el tabor número 2, posición que distaba 3 kilómetros del campamento, saliendo el Ermiki a protegerlo con su mehal'la.

La batería montada (capitán Orduña) rompió el fuego, conteniendo al enemigo en su avance, si bien maniobró este pretendiendo un movimiento envolvente por la parte más débil de la posición. El mando ordenó entonces la salida de una nueva columna que rompió la línea enemiga y obligó a los rebeldes a dirigir su ataque por el lado más fuerte del campamento entrando entonces en acción la batería de Sidi Aiza. Los rifeños intentaron además una incursión en Alcázar, pero fueron rechazados y dispersos.

Mientras tanto la columna Alcántara había salido de T'Zelata de Raisana, siendo atacada por el enemigo parapetado en las alturas de su flanco izquierdo. La vanguardia, formada por una compañía de Covadonga y ametralladoras de Marina, avanzaba lentamente apoyada por la caballería del Gum y las compañías 1.ª y 6.ª de Infantería de Marina. Los moros en furioso ataque lanzáronse sobre la artillería. Rompió ésta el fuego y la caballería cargó briosamente, mas el enemigo, tenaz en su propósito, consiguió llegar a 20 metros de los cañones que dispararon a cero. El teniente Pezuela (nieto del ilustre general y literato), murió en el momento en que personalmente cargaba una de las piezas por estar heridos los sirvientes de la misma.

Nuestras tropas redoblaron su defensa; las ametralladoras de Marina y la compañía de Covadonga seguían disparando protegiendo el frente y flanco derecho igualmente amenazado. La retaguardia mandada por el comandante Villalobos (4.ª y 5.ª compañías de Marina), vióse obligada a formar ángulo ofensivo, en cuya formación marchó llevando protegida la impedimenta entre su cortina de tiradores que cerraba por el otro lado la 1.ª compañía.

El enemigo abandonó el campo muy quebrantado cuando nuestros soldados, saliendo de los montes, bajaron al llano o vega de Esamir, en el mismo sitio donde siglos antes tuvo lugar la famosa batalla que costó la vida al Rey D. Sebastián de Portugal, al Sultán de Marruecos Mohamed-El-Abd, y a su sobrino el Príncipe Negro. Por fin, la columna, después de jornada tan penosa y diez y nueve días de trabajos de fortificación, marchas, privaciones y combates, iba a entrar pronto en lo que consideraba tierra de promisión, en el acantonamiento de Mensak, que a través de dos años de incesante trabajo habían construído los infantes de Marina con sus camaradas de Covadonga, ingenieros y artilleros, obra importantísima y modelo en esta clase de cons-

trucciones militares que compite con la análoga que los franceses establecieron en Casablanca.

A las ocho de la tarde, y tras 35 kilómetros de accidentado camino y tres horas de fuego con la morisma, llegaba la columna al campamento vitoreando a España y al Rey, a Fernández Silvestre, a Sevillano y a Alcázar, entonando nuestros infantes de Marina la Marcha Real, esa marcha tradicional que rememora su noble abolengo de regia estirpe, de glorioso ascendiente entre las tropas galardonadas con el honorífico concepto de Cuerpo de la Real Casa.

El mismo día 23 desembarcábase en Larache abundante material de guerra, una batería de montaña, y la banda de música del Regimiento expedicionario de Infantería de Marina, que integraban los batallones que allí estaban desde 1911.

El 24 salió para Alcázar Fernández Silvestre con una fuerte columna, arrasando a su paso aduares reconocidos como propiedad de los moros que habían engrosado la harca rebelde. Otra salida de aquella plaza empeñó ligera escaramuza en la llanura del Uad-Uarur.

Sabíase que la harca, aunque muy quebrantada, proyectaba atacar todos los campamentos, incluso Larache; el Raisuni había hecho una misteriosa excursión a Tánger, y el 26 nuevamente fué atacado T'Zelata de Raisana, desarrollándose una acción de escasa importancia, a la vez que en la zona de Ceuta se batía también a los rebeldes avanzando nuestras fuerzas hasta Laucien, camino del Fondack del Medib, para darse la mano con las tropas del Jolot.

En este día los jefes y oficiales de Infantería de Marina ófrecieron a Fernández Silvestre las insignias de la cruz roja del Mérito Naval, que le concediera el Rey, a propuesta del Ministro de Marina. El 29 obsequió el general, después de la misa, a todos los jefes y oficiales del campamento. En el brindis hizo entusiastas elogios de la ejemplar actuación de las tropas de Infantería de Marina desde el momento de su desembarco, añadiendo que el empleo de coronel y aún el de general, debíalos a los esfuerzos de aquellos jefes, oficiales y soldados que con su talento, coraje y sufrimientos todo lo dominaron y fueron los primeros que con él cooperaron decididos, desde que dió comienzo su gestión, sintiéndose orgulloso de ostentar la venera que con tanta delicadeza se le ofreciera. Terminó abrazando a todos en la persona del prestigioso gobernador militar, teniente coronel de Infantería de Marina D. José Sevillano.

Hay que advertir que la labor de este cuerpo en la zona de Larache fué meritísima.

"La Infantería de Marina, —decía el senador D. Tomás Maestre en el Senado el 29 de octubre de 1912—, ha realizado la magna

obra pacificadora de afirmar la influencia de España en el Garb. Ella ha ocupado Alcázar; ella ha ocupado Arcila; ella ha fundado el campamento de Yebel-El-Aox; ella levantó a expensa de su propio esfuerzo, de su patriótica energía, el campamento de Sidi Aisa (de ello fuimos testigos), y el de Mensak, sobre Alcazarquivir. Las distintas dependencias de este gran campamento español se han empedrado, señores senadores, llevando las piedras en las mochilas los soldados de Infantería de Marina, desde 3 ó 4 kilómetros de distancia, desde las orillas del Lucus, y éstos soldados de Infantería de Marina han hecho dos, y aún tres viajes diarios, para acarrear dichas piedras, con las que, repito, se empedrara el campamento que ocupan las fuerzas que manda el ilustre y esforzado coronel Fernández Silvestre.

Sabe todo el mundo las penalidades, las fatigas, los sacrificios que la Infantería de Marina ha pasado en Alcázar, Arcila y Larache, desde el momento en que posó allí su planta, y que estos sacrificios y estas fatigas las ha realizado y las ha sufrido en una misión pacificadora. Ni los calores del estío, ni las lluvias torrenciales del otoño, ni las inundaciones que asolaron las riberas del Lucus, ni los fríos del invierno en algunas regiones, ni los peligros, ni los trabajos, ni nada, han descorazonado un momento a estos heroicos soldados de España en el cumplimiento de su deber".

Y el general Fernández Silvestre, en ocasión que se trató de repatriar esta fuerza de Marina, se dirigió al Ministro del ramo en estos términos:

"Por noticias particulares, y por la prensa he sabido que se trata de relevar las fuerzas de Infantería de Marina, aquí destacadas, por fuerzas del Ejército.

Hace poco tiempo informé a Guerra respecto a la conveniencia por mil razones, y las más principales en bien del servicio, de la continuación en esta región de los batallones de Infantería de Marina, indicando que su situación definitiva podía ser Larache y Arcila, respectivamente, como fuerza de desembarco, teniendo siempre dos compañías y las representaciones de guarnición en cada puerto, y las restantes, formando un batallón, en operaciones y cooperando con las fuerzas del Ejército en la dura y penosa labor a desarrollar en esta región, en la que ya tantas energías y denuedos han desplegado esos brillantes y sufridos cuerpos.

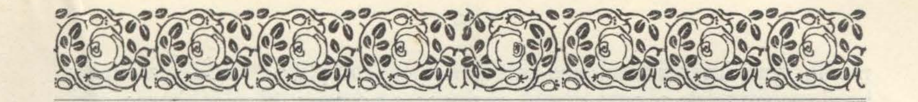
Me impulsa, pues, a instar una solución favorable a los deseos de estos cuerpos, en primer lugar el interés del servicio, pues la misión delicada a desarrollar tendrá más seguro éxito si dispongo de elementos conocedores del país y sin prejuicios que tanto dañan; de unidades cuyo espíritu es envidiable, y el más a propósito para su

compenetración con el país y el indígena, porque ni temen al moro ni le desprecian, y sin olvidar que es su enemigo tratan por todos los medios de atraérsele.

Otra razón, y poderosa, la constituye la ingratitud que resultaría relevar unas fuerzas que en año y medio no han economizado jamás ni los sacrificios ni el esfuerzo constante que requiere los penosos trabajos de instalación e implantación de los múltiples servicios anexos a las mismas, en zona de cerca de dos mil kilómetros cuadrados de ocupación, los cuales, al poder disfrutar de los beneficios de su esfuerzo, se ven alejados del teatro de operaciones, en el que todo militar tiene fundadamente puesta sus más caras ilusiones: me mueven, por último, mi general, a solicitar de usted la continuación aquí de estos dignos jefes y oficiales y sufridas tropas, los estrechísimos lazos de afecto creados con el calor del compañerismo verdad, del que se funde en el crisol de la vida de campaña, que no admite ideas bastardas, y sí sola las que se inspiran en los intereses de la patria.

Considérome como el último de los oficiales de ese brillante cuerpo para el que solicito en Africa un puesto, ya que le cupo el alto honor de ser la vanguardia de nuestra penetración pacífica por el Atlántico".

Mas dejemos por un momento a la Infantería de Marina entre sus camaradas del Ejército en las fértiles vegas y abruptos montes del Jolot, para prestar nuestra atención a las inhospitalarias costas mogrebinas, en donde nuestros marinos luchaban sin descanso contra las inclemencias del tiempo y la barbarie rifeña, asomada a ese gran frontón montañoso que se extiende desde Tánger hasta Melilla.



CAPITULO II

La tragedia del "Concha".

Alternaba en 1913 el viejo cañonero *General Concha* en los servicios de vigilancia y represión del contrabando con el de guardapesca en aguas de Algeciras.

De este puerto salió el 3 de junio para Gibraltar, llevando a su bordo al general del Campo, Muñoz Cobo, que pasaba a dicha plaza con motivo de celebrarse el cumpleaños del rey Jorge V de Inglaterra.

Marchó después el buque a Málaga para repostarse de carbón, y en su viaje de regreso a Algeciras, le sorprendió tan fuerte temporal que se vió obligado a buscar refugio en la ensenada de Almuñécar (Almería).

Calmado el tiempo, se hizo nuevamente a la mar con rumbo a Alhucemas, a las veinte y tres horas del día 10 de junio.

Navegaba el *Concha* con las debidas precauciones que reclamaban la obscuridad de la noche y densa niebla que le envolvió a poco de emprender el viaje, cuando a las siete y cuarenta minutos del día 11, fué a embarrancar sobre la costa de Africa en unos arrecifes de la playa de Busicú, cábila de Bocoya, a unas cinco millas de distancia de la bahía de Alhucemas, y cuando se creía muy próximo ya a dicha bahía. Las fuertes corrientes que en el Estrecho se desarrollan, habían variado su rumbo arrastrando al cañonero, ciego en medio de la espesa niebla, hacia el peligro.

Cuando el segundo contramaestre D. José Bendala Díaz, que fué prisionero de los moros, recobró su libertad, entre las muchas cosas que nos dijo, relató así la varadura de su buque:

"Iban en el puente el comandante, capitán de corbeta D. Emiliano Castaño y el oficial de guardia D. Luis Felipe Lazaga ~~Baralt,~~ alférez de navío. Yo, en la proa, vigilaba con gran atención, en medio de la

Patero

niebla, que intensísima, nos envolvía por completo. Todo iba bien a bordo, cuando de pronto divisé unas rocas no muy lejos del barco. Grité con toda mi alma: ¡Atrás a toda fuerza!, aviso que repetí por dos veces y que el comandante, dándose perfectamente cuenta del peligro, secundó inmediatamente haciendo funcionar el telégrafo de máquinas. Por desgracia, por muy pronto que la máquina cambió de marcha no hubo tiempo bastante para contrarrestar la arrancada que llevaba el buque, que fué a empotrarse violentamente en los acantilados de la más maldita costa marroquí".

Nos atenemos a esta referencia, por ser irrecusable y coincidir con la de otros náufragos de distintas categorías, como asimismo con la versión oficial, y seguimos en este relato las manifestaciones de los supervivientes del *Concha*, que pocos días después de la catástrofe, recogimos de sus labios y publicamos en el *Diario de San Fernando*.

El buque quedó aprisionado entre las rocas, con la proa hacia la costa, adoptando en el acto su comandante las disposiciones convenientes, fondeando un ancla por la popa para espiarse, a fin de sacar el barco a flote, resultando infructuoso todo esfuerzo. Entonces, a las ocho y treinta, destacó un bote convenientemente armado al mando del alférez Lazaga para que fuese en busca de auxilio a Alhucemas, mientras parte de la tripulación procuraba taponar la vía de agua, que en seguida anegó la despensa, pañoles, caja de cadenas y departamentos de proa.

Cuando Castaño vió que eran ineficaces sus trabajos para poner a flote el cañonero, embarcó en el bote chinchorro para reconocer exteriormente las averías de aquél. En este momento llegó a nado un morito de Bocoya, que fingiéndose de la policía mora le dió todo género de seguridades sobre la actitud de los indígenas que habían acudido a la playa.

Aquel moro era un traidor. Cuando la niebla empezó a disiparse, las crestas de los acantilados de la costa y las alturas que dominaban el barco, aparecían coronadas de rifeños, que rompieron por descargas vivo fuego de fusil, contra el buque náufrago, mientras los que estaban más próximos comenzaron a arrojar sobre él enormes piedras.

Cayó muerto el marinero José Piñeiro, repostero del comandante, y herido en el antebrazo y brazo derecho el alférez de navío D. Rafael Ramos Izquierdo, siguiendo a estas otras víctimas inmoladas en aras del deber.

Ante la agresión salvaje e inopinada de los indígenas, la dotación del *Concha* aprestóse prontamente a la defensa, serena y valiente. ¡Vano empeño estrellado contra su propia impotencia dada su situación desventajosa!

Con desprecio de su vida, el segundo condestable D. Pedro Muiños San Martín se dirigió al cañón de popa seguido del artillero Eugenio Benítez, y cabo de cañón Francisco García Benedicto, y cuando bajo una verdadera lluvia de balas intentaba desenfundarlo fué herido mortalmente, exclamando al caer: ¡ Viva España ! ¡ Murió Pedro Muiños !, frase ésta que en broma tenía por costumbre repetir. Muerto resultó también el artillero Benítez, y herido el cabo de cañón y otros marineros.

El fuego enemigo arreciaba por momentos.

Al salir de la cámara de oficiales, el cabo de cañón Ramón Salazar, tres proyectiles le dejaron inerte; el primer maquinista, jefe de máquinas, D. Antonio Paredes Perín se desplomó mortalmente herido de dos balazos al pretender subir a cubierta.

El mayordomo José Gómez Martín desde un portillo de luz de la cámara de máquinas hizo fuego sin descanso sobre cuantos moros se acercaban al costado del *Concha*, matando a varios de ellos. Hasta que resultó herido en el brazo, disparó su fusil el cabo de cañón Francisco López Foncuberta.

El segundo practicante D. Manuel Quignón Lubano, trasladó el botiquín a la cámara de oficiales, siendo el primer herido que curó el alférez de navío Ramos Izquierdo. Allí fué alojando los heridos que por su estado no podían volver al combate, para recoger y transportar a los cuáles, arrollóse al cuerpo una colchoneta con cuya improvisada defensa recorrió el buque distintas veces, recibiendo varios impactos sin que le causaran daño alguno.

Próximamente a las doce y media de la tarde, ebrios de sangre y ansiosos de botín se lanzaron los moros al asalto del *Concha*. Los siete primeros, que entrando por los escobenes intentaron hollar el sollado de proa, fueron muertos por sus defensores, aquellos bravos y arrojados marineros, que armados sólo de barras, palos y de cuantos objetos pudieron recoger, escribieron una nueva página de heroísmo en los anales de Marina patria, pero invadido por los numerosos enemigos que bajaban por las escotillas, entablóse en la penumbra del sollado una lucha furiosa y encarnizada.

El marinero preferente Alarcón, y sus compañeros Luciano Azcorra y Alejo Nascales, defendiéronse desesperadamente cuerpo a cuerpo, más herido de bala el primero y arrollados por el número y amarrados por los cabileños los otros dos, fueron fiera y cobardemente acuchillados (1).

---

(1) Eran estos héroes dos hijos de Lequeitio, cuyos pescadores han sabido honrar y conmemorar para siempre la noble conducta de sus hermanos.

Los que no fueron muertos o heridos fueron sacados a cubierta y arrastrados hacia el castillo, con objeto de hacerlos prisioneros.

En este momento el comandante del *Concha,* D. Emiliano Castaño, seguido del alférez Ramos Izquierdo y de un grupo de marineros, cargó hacia proa haciendo vivo fuego. Cayeron en el choque combatientes de uno y otro bando... Y Castaño, cuando revólver en mano



Capitán de corbeta D. Emiliano Castaño Hernández, comandante del cañonero *General Concha,* muerto en el asalto dado por los moros.

al frente de sus hombres les arengaba, gritándoles: ¡Adelante hijos míos! ¡Viva España!, rodó sin vida sobre cubierta, herido mortalmente de dos balazos en la frente y otros en el tronco. Los rasgos de valor sucediéronse en aquella lucha épica en cubierta, en los corredores, en las escotillas donde los moros que intentaban descender eran briosamente rechazados... ¡Cuadro glorioso, formidable, dorado por el sol africano que prestó aquel día mayor grandeza a la agonía sangrienta de uno de los buques de la vieja España!

El gesto heroico de la dotación del cañonero consiguió arrojar a

los moros de a bordo, aprovechando los momentos de lucha los supervivientes del sollado de proa que se hallaban en su poder para abrirse paso y unirse a sus compañeros de popa, a excepción del contramaestre Fernández Lucero y un marinero, que fueron llevados a tierra prisioneros. Resultaron entonces algunos heridos, entre ellos el oficial Quevedo, que recibió un balazo en el cuello.

Muerto el comandante asumió entonces el mando del buque el alférez de navío más antiguo, D. Rafael Ramos Izquierdo y Gener, herido como hemos dicho (pues el segundo comandante del *Concha* se hallaba en Cádiz en uso de licencia), sosteniendo durante cerca de catorce horas la defensa del cañonero, mientras éste se hundía por momentos a consecuencia de las dos vías de agua que tenía en el casco.

Después que en Alhucemas notició el alférez Lazaga lo ocurrido, volvió al lugar del siniestro remolcado el bote por la lancha *Rubi* que conducía al coronel de Estado Mayor D. Emilio Barreda. En el trayecto encontraron al vapor mercante *Vicente Sáenz,* al que transbordaron. Cuando este buque llegó al lugar donde se hallaba el barco encallado, el fuego de los bocoyas era nutridísimo. Los tripulantes del *Concha* defendíanse desde las escotillas, tendidos sobre los trancaniles, haciendo fuego por las falucheras, por las portillas de luz de los camarotes; vendiendo caras sus vidas, cuya sangre ofrendaban nuestros marinos, una vez más, ante el altar de la Patria.

En aquella cruenta lucha murieron también los marineros José Postigo, José Ruiz Delgado, Francisco Peña y Francisco Oteyza. José Padilla, ayudante-carpintero, pereció ahogado.

A las dos y media de la tarde cesó el fuego, presentándose en la playa un grupo de cabileños que conducía al marinero Estenia Moaña, pidiendo parlamento. Concedido éste, el marinero entregó un papel escrito por el contramaestre Lucero, en que decía que los indígenas si se entregaba el barco, libertarían a los tres prisioneros y permitirían el salvamento de los tripulantes.

Rechazada tan absurda pretensión, abrieron de nuevo los moros nutrido fuego contra el buque.

Desde las cuatro y media de la tarde hasta las seis (hora en que pasó el coronel Barreda a conferenciar con el moro Sibera, que estaba en la playa), suspendieron el tiroteo.

A esta hora se acercó al *Concha* una embarcación con indígenas que llevaban bandera blanca. Solicitaron de Ramos Izquierdo les entregara los moros muertos que había sobre cubierta, a cambio de no hacer fuego hasta que en los botes del cañonero se evacuaran nuestros muertos y heridos, prometiendo, además, dejar salir del buque, sin ser hostilizados, a los tripulantes que autorizase el comandante.

Accedió aquel valeroso oficial, entregándoles por la borda once cadáveres, y retirando del sitio en que se encontraban, hacia popa, los del comandante, primer maquinista y dos marineros, y mal herido al marinero Estenia Moaña, que al entregar el papel de Fernández Lucero había quedado a bordo.

Cuando los traidores rifeños tuvieron en su embarcación a sus muertos (que, con siete que cayeron fuera del escobén, y tres que mató sobre la borda el marinero Carrillo, sumaban 21), rompieron nuevamente el fuego.

Uno de los primeros barcos de guerra que acudieron en auxilio del *Concha* fué el cañonero *Lauria*, que al lugar de la hecatombe llegó sobre las cinco y media de la tarde, situándose a 500 metros de distancia, pero sin poder comunicar con el buque náufrago.

A las nueve de la noche, otra vez pidieron parlamento los indígenas, pretendiendo la entrega del armamento y municiones, ridícula demanda, a cuya negativa respondió desde tierra una verdadera lluvia de plomo que cayó sobre el cañonero, recibiendo Ramos Izquierdo un nuevo balazo en el brazo izquierdo, quedando por lo tanto inútil de los dos.

El *Lauria* maniobraba a aquella hora con las luces apagadas, en demanda del *Concha;* pero advertido el movimiento por los bocoyas, redoblaron sus descargas de fusilería.

Imposibilitado Ramos Izquierdo de poder comunicar con el *Lauria,* pidió dos voluntarios, que a nado dieran cuenta de lo que a bordo de su buque ocurría, y de lo insostenible de la situación. Como un sólo hombre, toda la dotación se ofreció a ello, aceptando el valeroso oficial el servicio de los fogoneros José Carrascosa Segura y Antonio González Maldonado, los cuales, a pesar del nutrido fuego y oscuridad reinante, lograron alcanzar el *Lauria.* Enterado su comandante de que la dotación del buque náufrago iba a intentar su salvamento a nado, lanzó al agua el tercer bote mandado por el alférez de navío D. Fernando Bastarreche, y el chinchorro que mandaba el contramaestre don Cándido Taboada, a los cuales se unió el segundo, al mando del oficial D. Casimiro Carré, que con el coronel Barreda parlamentaba con los moros.

Próxima la una de la madrugada del 12, agotados todos los recursos para rechazar a los asaltantes, inclinado el *Concha* de popa, quedaba sin medios de defensa, anegado por el agua que bañaba ya la cubierta. De acuerdo Ramos Izquierdo con el oficial Quevedo y contador del buque, inutilizó el armamento, arrojándolo a uno de los pañoles del cañonero que invadían ya los moros, y resuelto a no abandonar su barco más que por la fuerza, autorizó a sus tripulantes para sal-

varse a nado. El practicante Quignón, aprovechando un momento en que los moros parlamentaban con Izquierdo, había lanzado un bote al agua, embarcando en él a los heridos y saliendo a fuerza de remos en demanda del *Lauria,* siendo tiroteado por los rifeños al darse cuenta de su huída, y causándole nuevas bajas.

Entonces, en medio de la más completa oscuridad, arrojáronse al agua, en busca de los botes del *Lauria* muchos de los tripulantes del *Concha.* Recogió aquel buque dos oficiales y cincuenta marineros, de ellos 13 heridos, entre los que se encontraba el alférez de navío, don Manuel Quevedo y Enríquez, resultando en el *Lauria* un marinero herido por el vivo fuego que se hizo al mismo y a los botes, que hasta la madrugada del 12 rivalizaron en salvar a los náufragos.

A las siete de la mañana de dicho día llegó al lugar del siniestro el *Recalde* y a las cuatro de la tarde el crucero *Reina Regente.*

Los últimos tripulantes que quedaron a bordo del buque náufrago fueron, el oficial Ramos Izquierdo, los contramaestres, D. José Bendala (herido en la cara), D. Juan Mateo Hidalgo, el maquinista don Antonio Casal Rugero, el aprendiz maquinista D. Fernando Castelló Navarrete, los fogoneros José Fernández Lagostera y Juan José Aragón, y los marineros José Picón y Angel Barroso, que fueron hechos prisioneros por los indígenas.

Al hacer el coronel Barreda negociaciones para su rescate, pidieron los moros 50.000 duros, más el barco, tal como se encontraba. El gobierno, desechando tan absurda pretensión, ordenó la destrucción del casco del *Concha,* que se efectuó el 13 por la artillería del *Recalde, Lauria* y crucero *Reina Regente,* disparando sobre el buque e indígenas que se hallaban a bordo, hasta dejarlo completamente destrozado. En el *Regente* resultó herido leve un condestable por bala de fusil disparado de los acantilados de la costa.

¡Los heroicos defensores del *Concha,* muertos en el cumplimiento de su deber, tuvieron por sarcófago el montón informe de los restos del buque!, mientras los supervivientes de aquella épica hazaña presenciaban conmovidos desde el *Lauria* el trágico fin del cañonero que con tanto denuedo defendieran.

Había sido construído este buque en Ferrol en 1883, contaba por tanto treinta años de existencia, era de hierro y desplegaba 518 toneladas. Medía 49 metros de eslora, 7,80 de manga y 4,74 de puntal. Sus máquinas le imprimían una velocidad de 10 millas por hora y su armamento estaba constituído por cuatro cañones de 42 milímetros y tres ametralladoras.

Su dotación, compuesta de 95 hombres, tuvo en el combate 16 muertos, de los cuales el marinero Ariza sucumbió en el cautiverio y

el cabo de cañón Antonio Mesa y el marinero Salvador Alcón fallecieron en el Hospital de Melilla, 17 heridos y 11 prisioneros, cuya suma es cerca de la mitad de la tripulación, de la que deben deducirse los ocho marineros del bote que, al mando del oficial Sr. Lazaga, fué a Alhucemas en demanda de auxilio y que, por lo tanto, no estaban a bordo durante la lucha.

El comandante del *Concha,* D. Emiliano Castaño Hernández, contaba cuarenta y siete años, ingresó en la Armada en 1885 y en la



Alférez de navío, D. Rafael Ramos Izquierdo, condecorado con la Cruz laureada de San Fernando, por su comportamiento durante la defensa del *Concha.*

guerra colonial había dado inequívocas pruebas de su pericia, de su valor y de su inteligencia.

La artillería del *Concha* fué inutilizada por su dotación antes de que cayera en poder del enemigo. Sobre el particular dió el gobierno la siguiente nota oficiosa: "De la información practicada resulta que las ametralladoras del *Concha* quedaron inutilizadas y asimismo los cañones, según referencias fidedignas de los moros y las municiones quedaron bajo tres metros de agua y con dos cubiertas del buque encima, teniendo la seguridad de que los montajes y los frenos no pueden aprovecharse".

El contador D. Pablo Rodríguez Alonso salvó los caudales que en papel se custodiaban en la caja del cañonero.

Veamos ahora cómo tuvo lugar la liberación de los supervivientes del buque náufrago. Los prisioneros fueron recogidos el alférez Ramos Izquierdo, tercer maquinista Casal Rugero, segundo contramaestre D. Juan Mateo, fogonero Fernández Lagostera y marinero Barroso, por nuestro confidente de Bocoya, El Harbí.

El moro Sivera, también confidente, recogió al cabo de fogoneros Juan José Aragón, herido, y marineros José Picón Ruiz, herido de arma blanca y fuego, y a José Ariza González, que falleció el día 13 a consecuencia de las graves heridas recibidas.

Mahomed-ben-Iduch, del poblado de Axdir, en Beni-Urriaguel, recogió al contramaestre D. José Bendala y al aprendiz maquinista Castelló.

El curandero del mismo poblado tenía en su casa al contramaestre Fernández Lucero.

De los primeros en ser libertados fué el segundo maquinista, don José Silva, que por haberse dado por desaparecido no figura entre los anteriores. A su llegada a San Fernando nos dijo: "No puedo precisar la hora. Era después de las doce de la noche, cuando nos lanzamos al agua el alférez de navío D. Manuel Quevedo, contador don Pablo Rodríguez Alonso, mi compañero Eloy Sáenz y aprendiz maquinista Fernando Castelló. No sé cómo no nos vieron los moros, que, en aquel momento, llevábanse al oficial Ramos Izquierdo y a otros camaradas.

Debo la existencia al salvavidas que me había puesto, pues bien pronto perdí el rumbo sin divisar al *Lauria,* que tenía las luces apagadas, ni a los botes de éste, dedicados a recoger a los náufragos.

Falto de fuerzas, corriendo el riesgo de caer en poder de los moros, me dirigí a la costa alejándome del *Concha* para evitar me alcanzasen los proyectiles de los moros. Poco antes de llegar a tierra perdí el conocimiento. Recuerdo, como un sueño, que estando tendido en la playa, dos moros me cogieron llevándome en vilo hacia el interior.

Estuve sin sentido tres días. La calentura y el delirio me embargaban y nada recuerdo. El 14, cuando volví a la vida, me costó trabajo reconcentrar las ideas y evocar lo sucedido. Recordé haber sentido vagamente fuerte cañoneo: eran el *Regente* y el *Recalde* que destrozaban el *Concha.*

Aquel día (el 14) entró el moro que me tenía en su poder, demostrando alegría por verme restablecido. Dile una carta que llevó a Alhucemas el día 15, trayéndome otra del Gobernador de la plaza tranquilizándome y remitiéndome víveres.

Uno de los hermanos de mi carcelero estaba herido, y se me ocurrió darle una carta para que lo curasen en Alhucemas, como así sucedió. Aquella misma noche, al regreso del bocoya, se concertó mi fuga. A eso de las nueve del 17 salí de la casa vistiendo chilaba y escoltado por cuatro moros, caminando con grandes precauciones para no ser descubiertos. Al cabo de hora y media descendimos a una playa inmediata a Morro Nuevo, en donde embarcamos en un cárabo que allí había, conduciéndome a Alhucemas, a donde llegué a las doce y media."

El aprendiz maquinista Fernando Castelló fué también libertado expontáneamente por el moro que lo tenía prisionero, y conducido al Peñón, desde donde, con Silva, se trasladaron al *Lauria*, que los condujo luego a San Fernando.

Tanto en estas evasiones como en la del alférez Ramos Izquierdo y demás prisioneros, intervinieron, y fueron preparadas de común acuerdo entre el Gobernador Militar de Alhucemas, teniente coronel Gavilá, nuestro confidente El Harbí, el renegado español Joaquín Ibáñez, y también el comerciante Sr. Ibancos.

Casi de igual o parecida manera a los anteriores fueron libertados el heroico oficial Sr. Ramos Izquierdo y los demás cautivos que con él estaban. He aquí cómo:

El día 27, a eso de las siete de la mañana, El Harbí e Ibáñez levantaron a Ramos Izquierdo y a sus compañeros y dándoles varios canastos y diciéndoles que iban a coger higos salieron de la casa, marchando unas dos horas por montes, vegas y barranqueras. Desde una altura divisaron a mucha distancia al cañonero *Recalde*. Al fin llegaron a una playa situada al Oeste de Busicú. En lo alto existía un morabito, y en la playa una pequeña caseta donde se guarecían dos moros, guardianes de unos cárabos varados en la arena.

El Harbí y Joaquín Ibáñez enviaron a uno de aquellos indígenas a coger brevas, mientras los cautivos se bañaban. Cuando el bocoya desapareció los dos moros amigos dijeron a los prisioneros: "Pronto, vamos a echar un cárabo al agua". El maquinista Casal Rugero, sin darse cuenta aún de que se trataba de una evasión en regla, experimentó la consiguiente emoción; pero repuesto en el acto, empujó al bote como los demás compañeros de infortunio, y en breves momentos estuvo a flote la embarcación salvadora. Embarcaron los cautivos y sus dos salvadores y todos, incluso Ramos Izquierdo, a pesar de sus heridas, y de los ruegos de los demás cautivos, remaron febrilmente durante una hora de mortal ansiedad. Cuando de la playa se habían alejado no más de media milla, los moros, advertidos de la huída, sa-

lieron en su persecución a bordo de dos cárabos, desde los que les hicieron algunos disparos.

Avistados por el *Recalde*, navegó este buque en demanda de la fugitiva embarcación, recogiendo sus tripulantes. El momento fué solemne, conmovedor; Ramos Izquierdo pisó la cubierta vitoreando a España. Sus compañeros y el comandante D. Antonio Morante, abrazáronle efusivamente, mientras los demás cautivos fueron igualmente agasajados y atendidos por todos sus camaradas.

El *Recalde*, con el cárabo a remolque, puso rumbo a Alhucemas. De allí se dirigió a Melilla, en donde anclaba a la una y media de la tarde del 27 de junio, en cuyo día fueron también libertados los contramaestres Bendala y Fernández Lucero, y pocos días después los dos marineros que quedaban en poder de los moros.

En gracia a la brevedad omitimos otros muchos y no menos interesantes detalles relacionados con estas liberaciones.

Hay que advertir que no fueron nuestros marinos maltratados por los moros durante su corto cautiverio. Afortunadamente para los tripulantes del *Concha* no existía entonces en Axdir un malvado y sanguinario Abd-el-Krim. Ni se les interceptó su comunicación, ni cuantos medicamentos, ropas y víveres se les remitía del Peñón. En casa del moro La Yache, hermano de El Harbí, donde estuvo el alférez de navío Ramos Izquierdo, al que curaban diariamente sus compañeros de infortunio, el contramaestre Mateo, ayudado por el marinero Barroso, hacía la comida, consistente en sopa de pan o arroz, frito de gallina, huevos, café, etc.

El día 28 de junio llegaron los prisioneros a San Fernando, y en esta ciudad, nacida al calor de la Marina, cuyas glorias y vicisitudes le son propias, dispensó a los heroicos cautivos un recibimiento solemne y grandioso.

El Capitán general, almirante Sánchez Lobatón, al descender del tren Ramos Izquierdo lo abrazó efusivamente en nombre de la Armada y de todos los compañeros del Apostadero. El público aplaudía y aclamaba a los bravos marinos, vítores a los cuales respondían con otros a España y al heroico D. Emiliano Castaño, comandante del buque.

Ramos Izquierdo recibió de S. M. el Rey el siguiente despacho: "San Ildefonso. Palacio, 27.—16 h. Alférez de Navío Ramos Izquierdo. Comandancia de Marina de Málaga. Mi entusiasta felicitación por sereno valor mostrado en cumplimiento del deber y mi enhorabuena por rescate logrado. Deseo saber estado heridas.— ALFONSO."

Pero ¿quién era el renegado español Joaquín Ibáñez Bellido, que intervino en el rescate de los cautivos del *Concha*?

Era natural de Teruel. Sentenciado por un delito de sangre a cadena perpetua, que cumplía en Alhucemas, una noche del año 1904, tras catorce años de expiación, logró fugarse internándose en el campo moro, y allí contrajo matrimonio con una indígena, de la que tuvo cuatro hijos. Convertido en rifeño, su alma era española, y su único anhelo fué servir a la Patria en cuantas ocasiones se le presentaron, contrayendo sobresalientes méritos por los humanitarios servicios prestados durante la campaña.

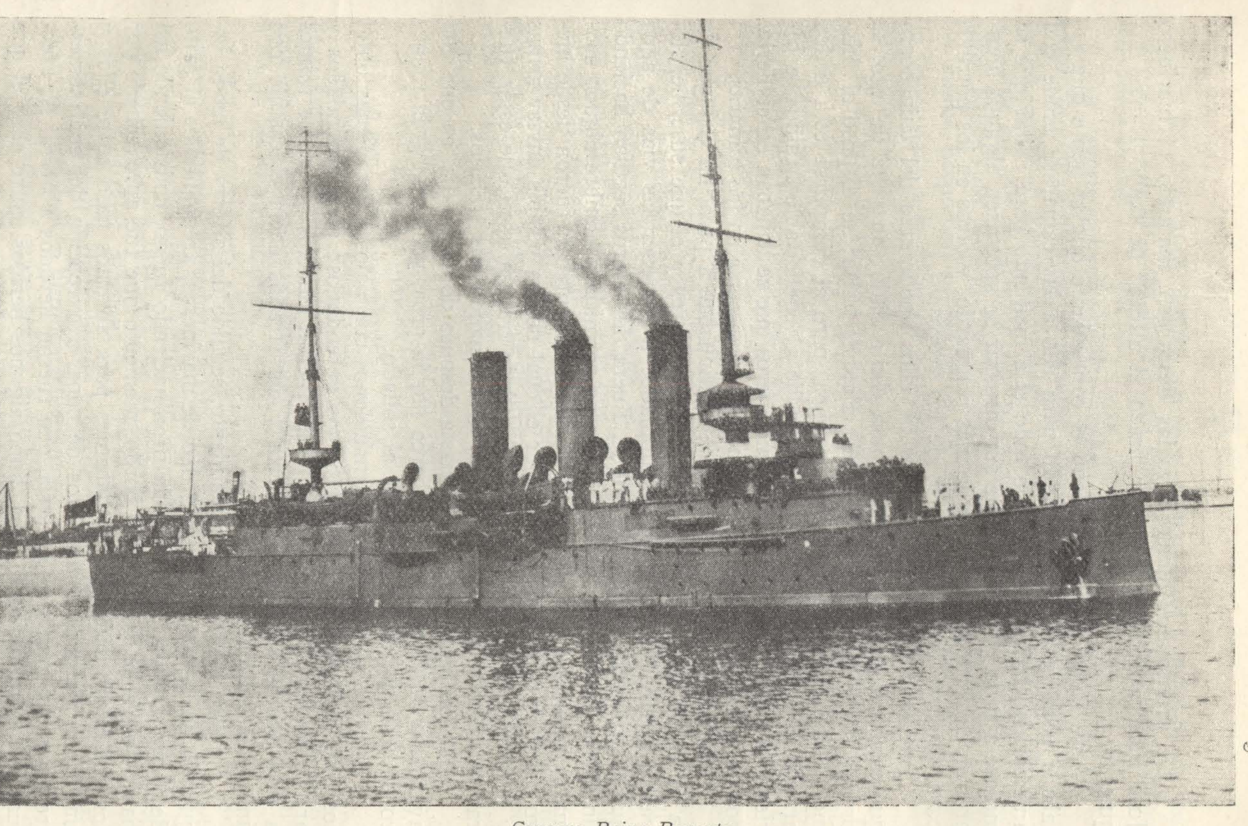
Ramos Izquierdo se interesó por su indulto, abogó por él la prensa, y fué al fin conseguido de los poderes públicos. A la sazón contaba Ibáñez 47 años de edad y deseaba abrazar a su madre.

Meses después de la tragedia, en octubre del mismo año, recibió el Comandante General del Apostadero de Cádiz una comunicación del Presidente de la Cruz Roja de Melilla, notificándole que el miembro de aquella benemérita institución, el comerciante de Alhucemas D. Antonio Ibancos, que tanto trabajara para la liberación de los prisioneros del *Concha*, auxiliado por el socio de la misma D. Eduardo Soto, interventor de la Aduana; D. Ricardo Pacheco, profesor de instrucción primaria; D. Nicolás Romano, aforador del Municipio; don Eduardo Hidalgo, D. Marcelino Romano y D. José Heredia, valiéndose de moros amigos de Bocoya, y siguiendo las indicaciones de uno de ellos, logró rescatar y recoger de entre las rocas próximas a los despojos del cañonero los cadáveres de su heroico comandante, capitán de corbeta Castaño, del primer maquinista, D. Antonio Paredes y tres marineros cuyos restos condujo al Peñón el día 8, dándoles cristiana sepultura.

En corroboración de cuanto llevamos dicho he aquí algunos párrafos del parte de campaña del alférez de navío D. Manuel Quevedo, relato oficial de la tragedia que por aquellos días conmovió a la opinión pública:

"Al Excmo. Sr. Comandante general del Apostadero de Cádiz, el oficial que suscribe, que por estar prisionero el alférez de navío señor Ramos Izquierdo, es el único oficial de guerra que de los que estuvieron a bordo del *Concha* durante los sucesos del día 11 del presente mes, se encuentra en libertad, da cuenta de lo siguiente:

Poco después de haber salido de a bordo para Alhucemas el alférez de navío Lazaga, al mando de un bote armado, fué aumentando considerablemente el número de moros que había en la playa, dando muestras de desagrado por las maniobras que a bordo se efectuaban con el fin de salvar el buque, y empezaron a diseminarse en distintas direcciones por grupos más o menos numerosos, hacia las alturas que dominaban al barco.



Crucero *Reina Regente*.

De pronto nos hicieron varias descargas, matando al marinero José Piñeiro e hiriendo en un brazo al alférez de navío Ramos Izquierdo.

Ante dicha agresión ordenó el comandante que la gente que estaba a popa se armase, bajando para ello a las cámaras, donde con anterioridad había sido llevado todo el armamento para evitar que se mojase a proa, y después, que sin disparar se apostasen algunos hombres en cubierta en los sitios de más resguardo, y otros en los portillos para observar los movimientos de los moros.

Intentaron entonces algunos de ellos apoderarse del chinchorro que estaba al costado, viniendo para ello a nado; en vista de esto, se ordenó hacer fuego produciéndoles algunas bajas; se dispuso al mismo tiempo cubrir la artillería de popa, pero al cumplirse esta orden arreció el fuego de los moros, matando al condestable Muiños, e hiriendo a los sirvientes y a otros marineros que se hallaban en cubierta, por cuyo motivo mandó el comandante guarecerse en las cámaras.

Mientras esto ocurría a popa, continuaban a proa, en el lugar de la avería, 8 ó 10 hombres, dos contramaestres y el que suscribe, llevando a cabo los trabajos encaminados a contener las vías de agua que amenazaban inundar el buque. Fuera, los moros seguían haciendo un fuego tan nutrido y certero que no permitía a hombre alguno asomarse siquiera a cubierta, pues los que lo intentaban fueron desde luego muertos o heridos, motivo por el cual no era posible enviar armas y municiones a la gente que en el sollado trabajaba, ni que éstos fueran a unirse a la gente de popa, abandonando sus trabajos.

Así continuaron las cosas hasta después de medio día, en que una avalancha de moros asaltó el barco por la proa, yendo un gran número de ellos, y por las escotillas al sollado.

Los que allí estábamos, armándonos con palos y los demás objetos que cada uno pudo recoger, nos defendimos; pero acorralados y arrollados por el número, los que no fueron muertos o heridos fuimos a viva fuerza sacados a cubierta y arrastrados hacia el castillo con ánimo de hacernos prisioneros.

En este momento el comandante, seguido del alférez de navío Izquierdo, ya herido, y de un grupo de marineros, arengándolos al grito de ¡Viva España!, cargó hacia proa haciendo fuego, consiguiendo así hacer huir a los moros de a bordo, momento que fué aprovechado por los que en su poder nos hallábamos para abrirnos paso entre ellos y unirnos a nuestros compañeros de popa, a excepción del contramaestre Lucero y marinero Esterria, que fueron llevados a tierra. Al efectuar la incorporación a popa, hubo algunos heridos, entre ellos el que suscribe, que recibió un balazo en el cuello.

En la carga antes citada murió el comandante y algunos de los que con él iban, hiriendo a otros. El resto volvió a ocupar los puestos que antes tenían.

Por muerte del comandante asumió el mando el alférez de navío Izquierdo, quien dispuso se siguiese disparando solamente cuando pudieran ocasionar bajas al enemigo, y continuando en esta forma hasta eso de las tres de la tarde, que se presentó el marinero Esterria, que antes había sido llevado por los moros, trayendo un papel en el que los moros proponían la rendición del buque, permitiendo en cambio no hacer daño a la dotación y diciendo que, caso de no aceptar, volarían el barco con dinamita.

El alférez de navío Izquierdo consultó la opinión del contador y del que suscribe, únicos oficiales que había a bordo, y por unanimidad opinaron que no debía rendirse el buque, sino persistir en su defensa, sin contestar siquiera a tal proposición y quedando a bordo el marinero Esterria.

Transcurrió el tiempo en la misma situación, sin cesar el tiroteo hasta que a las cinco de la tarde, próximamente, se notó que cesaba el fuego, viendo al mismo tiempo que un cañonero español, que resultó ser el *Lauria,* se aproximaba; al poco rato un bote de dicho cañonero se dirigió a la playa, de la que salía a su encuentro otro tripulado por moros, llevando ambos bandera blanca.

El bote moro, al pasar cerca del costado del *Concha,* manifestó que no se hiciese fuego, porque iban a parlamentar, y que comunicarían el resultado; pero que no permaneciera en cubierta más que el capitán.

A pesar de esta, al parecer suspensión de hostilidades, los moros hacían descargas al *Concha* en cuanto alguien trataba de salir a cubierta, lo cual ocasionó algunas bajas.

Al regresar el bote moro manifestaron que iban a tierra a celebrar junta. Durante el tiempo transcurrido en el desarrollo de estos sucesos, el buque seguía sumergiéndose de popa, invadiendo ya el agua los pañoles de municiones.

Ya al amanecer, viendo que el buque seguía sumergiéndose por momentos, que continuaban los disparos, aunque con menos intensidad, sin tener noticias del resultado de las conferencias, y en vista de la imposibilidad de comunicar con el *Lauria,* se enviaron a nado dos fogoneros, González Maldonado y Carrascosa, que voluntariamente se prestaron para ir a dicho buque y poner en conocimiento de su comandante la situación en que nos hallábamos.

Entretanto el agua seguía aumentando y haciéndose imposible la permanencia en las cámaras; se subieron a cubierta los muertos y he-

ridos y se arrojaron a los pañoles, ya inundados, el armamento y municiones que aquellos no podían ya utilizar.

También, y en presencia del contador y del que suscribe, abrió el alférez de navío Izquierdo, la caja de plomo de señales de reconocimiento, quemando su contenido.

La noche avanzaba, y aprovechando su oscuridad se arrió un bote en el que se metieron el mayor número de heridos y gente que fué posible, con ánimo de trasladarlos al *Lauria;* pero estando todavía atracado al costado, arreció el fuego de los moros, tiroteando vivamente al buque y al bote.

En el primero recibió una herida en el otro brazo, el alférez de navío Izquierdo, y otros individuos que no puedo precisar, y en el bote ocurrieron también bajas.

El *Lauria,* entonces, apercibido sin duda, hizo algunos disparos de ametralladora y cañón, que acallando momentáneamente el fuego de los moros, permitió alejarse el bote, que llegó al *Lauria.*

El buque seguía sumergiéndose, oyéndose a veces crujidos y conmociones, debidos sin duda a quebrantamientos.

El agua bañaba ya la cubierta, y siendo imposible el salvamento marinero del buque y su defensa militar, dispuso el comandante accidental Sr. Izquierdo, que fueran abandonando el buque a nado todos aquellos que se encontrasen en condiciones de hacerlo.

Entonces fueron poco a poco arrojándose al agua algunos de sus tripulantes que se consideraron con ánimos de alcanzar al *Lauria,* no sin ser tiroteados desde tierra cada vez que alguno lo hacía, a pesar de lo cautelosamente que se efectuaba.

Antes de abandonar el buque, cada uno fué arrojando al agua su armamento.

Próximamente a la una de la madrugada, ya sólo quedaban a bordo el alférez de navío Izquierdo, herido en ambos brazos; unos cuantos heridos graves faltos de movimiento, varios tripulantes que no se decidieron a salvarse a nado, y además el contador y el que suscribe, quienes después de consultar nuevamente con el alférez de navío Izquierdo, y autorizados por éste, se decidieron a trasladarse al *Lauria,* a nado, efectuándolo al mismo tiempo el maquinista Silva.

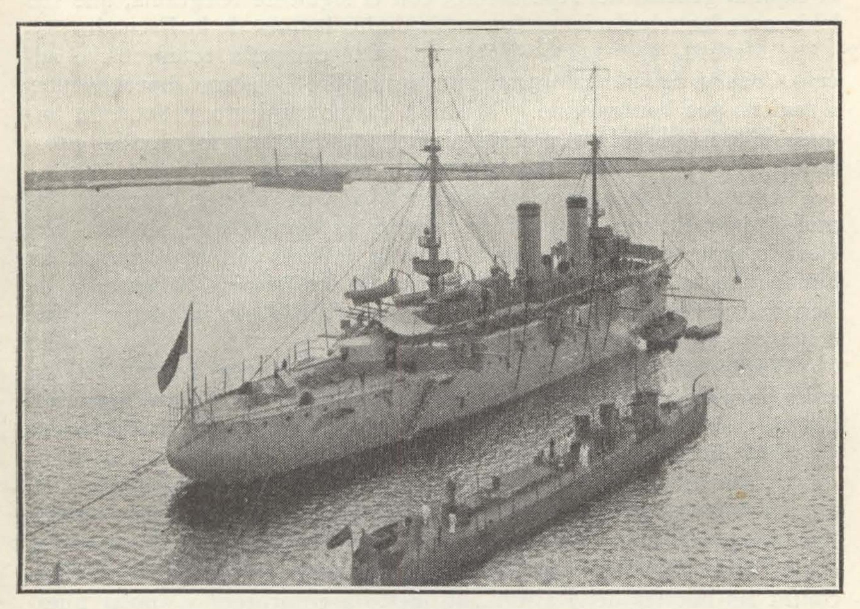
Nuestra salida fué como las anteriores notada desde tierra, haciéndonos nuevos disparos.

Después de nadar algún tiempo el maquinista, no contando con fuerzas para llegar a ser recogido por algún barco, decidió volverse a tierra a la costa más próxima, continuando el contador y el que suscribe, nadando durante algún tiempo que no pueden precisar, hasta

que próximo al *Lauria,* fueron recogidos por el chinchorro de dicho buque que les llevó a bordo.

Respecto a la suerte del maquinista que salió con nosotros, he sabido con posterioridad que fué hecho prisionero y está ya libertado.

Esto es, Excelentísimo Señor, el relato que puede hacer de los sucesos ocurridos a bordo del *Concha,* unos presenciados por mí y otros sabidos por mis compañeros y subordinados.



Crucero *Princesa de Asturias* y torpedero *N.º* 5.

Antes de terminar, creo de mi deber manifestar a V. E., sin perjuicio de las rectificaciones que sobre el particular pueda hacer el alférez de navío Izquierdo, el comportamiento valeroso y buen espíritu de la dotación en general, distinguiéndose especialmente los que a continuación expreso:

Primer maquinista, D. Antonio Paredes; segundo condestable, don Pedro Muiños; segundo practicante, D. Manuel Quignón; segundos contramaestres, Bendala y Mateo; fogonero, Juan Aragón; cabos de cañón, Salazar y Castañeda; maestro carpintero, Ruiz Delgado; marineros, Benítez, Acevedo y Cándido Agraso; marineros preferentes, Alejo Nascales, Luciano Azcorra, Pardo, García Tavares y Alarcón;

marineros, Manuel Rojas, José Rial, Amarelo, Vaqueiro, José Andrade, Miguel Amores, José Gómez, Bravo, Escobedo, José María Ariza y Caamaño; fogoneros, González Maldonado y Carrascosa; marineros, Francisco Esterria y Nemesio Pérez.

Y absteniéndome de juzgar el, a mi parecer, heroico comportamiento de mis superiores y compañeros..."

El Ministro de Marina contestó al parte de campaña remitido por el capitán general del Apostadero, con el siguiente telegrama, que fué leído ante las tripulaciones formadas de los buques de la Escuadra:

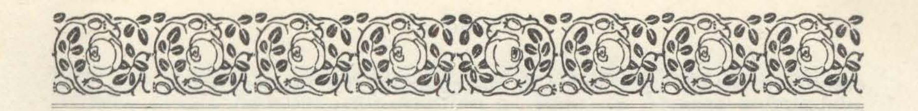
"Madrid, 17-6-1913.—Enterado parte campaña comprensivo suceso *Concha*, felicito calurosamente en nombre Gobierno supervivientes dotación, por honrosísimo y brillante comportamiento y dotación buques de ese Apostadero, por sus distinguidas operaciones auxilios prestados".

La actitud gallarda y valerosa conducta del alférez de navío Ramos Izquierdo, que después de muerto su comandante, sostuvo con elevado espíritu durante catorce horas la defensa del buque que se iba hundiendo, le hizo acreedor a la cruz de los héroes: la laureada de San Fernando, que tras su correspondiente juicio contradictorio le fué concedida en 20 de mayo de 1914.

Perdonad, benévolos lectores, la prodigalidad en los detalles. La épica jornada de que fueron protagonistas esos marinos, siempre abnegados, siempre prontos a todo sacrificio en aras de la patria madre y señora de todos sus anhelos, lo merece.

A fin de procurar seguir el orden cronológico de los sucesos en cuanto nos sea posible, invitamos al lector a seguirnos a las fértiles llanuras y montañas del Jolot, donde batíanse con denuedo nuestros soldados de Marina, en unión de los no menos heroicos del Ejército, contra las huestes del Raisuni, dispuesto a entorpecer y anular nuestra acción pacificadora, llevado de sus insaciables ambiciones, mayores de vez en vez, alentado por la suerte que le favoreció en el ejercicio, durante muchos años, de su dictadura en el Norte de Marruecos. Ese hombre nefasto se impuso al Guebbas en el reinado de Abd-El-Aziz, que le destituyera del bajalato de Arcila.

El Guebbas tomó entonces el mando de las fuerzas (1906), y se dirigió contra el Raisuni, que se hallaba atrincherado en Zinat. En 1907 comenzaron las operaciones, que dieron por resultado la ocupación y saqueo de la fortaleza del Raisuni, y la fuga del ex gobernador del Fahz, refugiándose en el santuario de Muley Abd-Ez-Selour, desde donde en 1913 proclamó la guerra santa contra España. No obstante, haber sido entonces proclamada su cabeza, escapó al castigo. Para nuestra desgracia, triunfó por segunda vez.



CAPITULO III

Continúa la campaña del Jolot.

De nuevo, por imperio de las circunstancias, nuestros barcos habían de redoblar su actividad frente al odioso litoral del Norte de Africa.

El *Reina Regente, Extremadura* y *Río de la Plata;* los cañoneros *Recalde, Lauria* y *Laya* y contratorpederos *Proserpina, Osado* y *Audaz,* vigilaban a longo de costa y cooperaban a la acción del Ejército en lucha con las cábilas de Tetuán y el Jolot, bombardeando repetidas veces las tribus costeras. Hízolo el primero de dichos cruceros en la noche del 20 de junio, utilizando los proyectores eléctricos, sobre los poblados comprendidos entre Alcázar Seguer y Punta Malabata, empleando en algunos momentos la artillería gruesa, cuyos proyectiles, con grande asombro de los moros, llegaron hasta aduares muy apartados de la costa. Mandaba este buque el capitán de navío D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava.

En la madrugada del 21 el *Río de la Plata* (comandante D. Martín Costa Llobera), y el destroyer *Audaz* (comandante D. Jacobo Rodríguez San Martín), cañonearon todos los aduares situados entre río Martín y desembocadura del Omara, acercándose el *Audaz* a 500 metros de la costa y destruyendo varios cárabos, desde los cuales los moros hacían fuego de fusilería. El *Proserpina* (comandante D. Fernando Bruquetas), desde el 11 hasta el 26 de mayo, practicó reconocimientos en Beni Sair arrasando, entre otros, los poblados de Ustrak y Punta Botella, causando enormes destrozos que obligaron a sus habitantes a arbolar la bandera blanca. Renunciamos, sin embargo, a seguir el incesante dinamismo de nuestros barcos porque ello supondría tanto

como reproducir sus diarios de navegación, por demás monótonos para el lector.

Al comenzar julio la rebelión en el Jolot estaba vencida; la harka había sufrido serio quebranto, mas imponíase continuar el castigo antes que reaccionara. El día 2, aprovechando Fernández Silvestre la reunión de las dos columnas volantes de Alcázar y Arcila en el zoco de T'Zelata de Raisana, fiel a su táctica de buscar al enemigo y atacarlo en sus posiciones, ordenó una operación combinada, que fué muy elogiada por el mando francés.

El siguiente parte oficial nos releva del propio relato: "T'Zelata 2 julio.—Comandante general a Ministro Guerra.—Aprovechando ocasión reunirse columnas de Arcila y Alcázar en zoco dicho nombre, realicé esta mañana operación sobre cabila Beni-Gorfet; primera columna mando teniente coronel Figueras, salió del zoco T'Zelata, a las cuatro de la mañana, ocupando, después alguna resistencia alturas Duar Ulat Azul, al mismo tiempo que segunda columna a mis órdenes, desde mismo zoco ocupaba altura Duar Creta sin resistencia, pues enemigo retiróse alturas Mogador Mat Siecet y Duar Guasina, marchando ambas columnas dirección divergente con propósito dirigirse la primera al Norte, y la segunda al Sur, pero en vista hallarse delante aquel numeroso enemigo, situado en alturas dominantes, fué apoyada por la segunda, avanzando en movimiento envolvente sobre el flanco izquierdo enemigo, marchando por valle río Emancruen para ocupar altura de Mogador Ulat Sultán, en tanto que segunda columna, después quemar aduares y rechazar izquierda enemigo, avanzó por alturas Tustana, hasta ocupar totalmente, sin bajas, la segunda línea de alturas en que aquél aparecía y que fué perseguido por fuerzas indígenas hasta río Aisa y Kudia Tascuntz.

Después descanso y comida tropa, se emprendió retirada, marchando primera columna hacia el Norte, por el Zaío y Dur Aldamar, que fueron quemados, yendo la segunda directamente a T'Zelata, rechazando grupos enemigos que venían en apoyo de los Beni Gorfet.

Estos han sufrido castigo durísimo, pues se les han recogido cuatro muertos, armas y muchas reses y un campamento, y se les han quemado diez y ocho aduares y cuantos sembrados había en una extensión de 20 kilómetros cuadrados, apoderándose también de documentos y alguna correspondencia del Raisuni.

Revela gran importancia hecho haberse presentado grupos moros en acto sumisión que no ha sido aceptado, sino a condición lo verificase jefe cábila. Encarezco a V. E. resistencia y elevado espíritu demostrado por todos".

El día 4 presentáronse a implorar perdón los moradores de los

poblados y aduares castigados, entre ellos el importante cabecilla de Arbana, cherif Em-Bar, que escribió al Bajá de Alcázar solicitando someterse a España. Lo mismo hizo la cábila de Dajer respecto al Bajá de Larache.

El desaliento del enemigo era notorio y debido a lo eficaz de los rápidos movimientos ofensivos de nuestras columnas volantes y el acierto, unánimemente aplaudido, de nuestro caudillo que conseguía con el mínimun de bajas, el máximo rendimiento.

Nuestras victorias quebrantaron el prestigio del caid Ubhathas, jefe de la harka del zoco del Arbaa; y el propio Raisuni, que sostenía la rebelión, ordenó a sus adictos que no se moviesen hasta nueva orden.

El día 5 hicieron acto de sumisión en T'Zelata, ante Fernández Silvestre y los Bajás de Larache y Alcázar, los representantes de veintiún aduares del Jolot, concediendóseles el perdón mediante la entrega de su armamento y demás condiciones impuestas por el general.

El Raisuni se trasladó de su alcazaba de Zinat a Tánger, donde solicitó del representante alemán Seckendorff, hacerse súbdito de dicho país, más Alemania desentendióse de tal pretensión.

Fernández Silvestre salió el mismo día 5 de T'Zelata de Raisana en dirección a Yumaa El Tolba, librando importante acción cerca del Uad Mejacen, junto al aduar Huarratz, contra numeroso enemigo que se extendía desde Mesguil hasta Bu Maiza y Uad Ali.

Nuestras tropas ocuparon Kudia Mesguil huyendo los rebeldes que fueron perseguidos por espacio de una hora. Proponiéndose Fernández Silvestre pernoctar en Alcázar, ordenó la retirada, haciendo salir de aquella población otra columna que protegió el repliegue.

Estas repetidas victorias producían en la opinión beneficioso influjo y verdadero pánico entre los indígenas, a los cuales recogiéronse muchas armas.

El día 7 de julio fué el más memorable y sangriento de la campaña del Jolot. A las cuatro de la mañana salió del Mensak la 1.ª compañía de Infantería de Marina (capitán Martí), y dos del Regimiento de Extremadura, con dirección al vado de la Estrella, para que aquella relevase la tercera (capitán Morris), allí destacada, volviendo el convoy al campamento a las nueve.

Hacía días sabíase que numerosa harka acampada en la zona francesa, en una cañada cerca del monte Sarsal, a 10 ó 12 kilómetros de Alcázar, proyectaba una sorpresa contra esta población.

Esta harka, reforzada por tribus del Jolot y Ahal Cherif, al amparo de la oscuridad de la noche y densa niebla reinante abandonó su campamento, vadeó el Lucus, y camino de Uazan llegó hasta los mu-

ros de la ciudad. Allí ocultóse en la espesura de los olivares y arboleda que hay entre el pueblo y Muley Zaqui, y que lo rodean por el Este. Su propósito era asaltar el parque de municiones y víveres que la Intendencia militar tenía en Dar Gailán, en el camino exterior de Alcázar.

Deslizáronse los harqueños hasta el molino harinero del ex cónsul español D. Juan Cano, punto que les sirvió de apoyo, corriéndose luego hasta el Sur de la ciudad.

Poco después de salir del Mensak, la pequeña columna que se dirigía al vado de Neyma (La Estrella), surgió el ataque contra Dar Gailán, que defendía una compañía del regimiento de Covadonga. Otra del mismo batallón estaba destacada en el consuldo y los fondaks; así que la de Dar Gailán tuvo que sostener la primera acometida de aquella avalancha humana.

Por fortuna, la densa niebla empezó a despejar, permitiendo funcionara la artillería del reducto de Sidi-Aisa, que domina el campo y la ciudad, a la vez que del Mensak salió una columna al mando del teniente coronel de Saboya (Castell), que rodeó el pueblo para flanquearlo de enemigos, adelantándose una sección del escuadrón Queipo de Llano, para hacer la descubierta por el Este y explorar los llanos del Sur. Al entrar en el llano, la caballería descubrió un grupo de moros que se dirigía al pueblo, a la vez que desde éste recibió una descarga. Inmediatamente cargó por secciones sobre el enemigo que aguantó la primera rodilla en tierra, no disparando sus fusiles y espingardas (pues de todo había), hasta que nuestros soldados estuvieron cerca. Opuso el enemigo desesperada resistencia a la carga, que fué secundada por otras dos secciones. Nuestros jinetes batíanse valientemente. La cuarta sección de reserva entró también en fuego de flanco, viéndose bien pronto rodeada por numeroso enemigo que surgió de la espesura, quedando entre dos fuegos, y poco menos que copado el escuadrón. Repuesto de la sorpresa cargó de nuevo en masa, llegando a romper la línea contraria en la que causó numerosas bajas teniendo los jinetes que batirse, pie a tierra y cuerpo a cuerpo, con aquel alud ebrío de sangre, que con crueldad salvaje se ensañó en las primeras víctimas.

Mientras tan cruenta lucha tenía lugar, la columna del teniente coronel Castell rodeaba y flanqueaba el pueblo de enemigos; y la de Alcántara con sus infantes de Marina, y demás fuerzas que la constituían, al frente de la que se puso Fernández Silvestre, rompió el fuego, obligando a retroceder a la morisma y salvando al escuadrón de su total aniquilamiento.

Cuando la columna Castell apareció por el extremo Sur de la población entró en contacto con la de Alcántara, y ambas avanzaron en

dirección Este por el aduar de Jarama, al que habíase repleglado el enemigo, arrollando cuanto encontraba a su paso y batiéndose en retirada los indígenas.

Pasado el morabito de Sidi Embarek, ocupáronse las alturas dominantes en el camino de Uazan; emplazóse la artillería que batió eficazmente las altísimas lomas del frente, mientras las guerrillas avanzaban por el llano para emprender su ruda ascensión, animados los soldados por los tenientes coroneles de Marina y Extremadura que marchaban en la línea de fuego.

Ocupada una altura por los infantes de Marina, y otra, a su izquierda, por los de Extremadura, que emplazó sus ametralladoras, la artillería batió el valle del Lucus que limita por esta parte la zona francesa de la española. La 5.ª compañía de Marina servía de enlace entre las dos lomas dominando el desfiladero.

El enemigo habíase hecho fuerte en el aduar de Handa-el-Hamar, poblado muy rico, y cuyo jefe distinguíase por su odio contra nosotros, pero desde allí fué también desalojado, incendiándose entonces las jaimas y chozas que lo formaban.

Por la tarde se emprendió la retirada, quemándose las mieses en una enorme extensión, sin ser hostilizadas las columnas.

En el campamento y en la plaza, donde al amparo de la oscuridad y el silencio de la noche, habían logrado penetrar algunos rebeldes, hízose también valiente defensa.

A las cuatro de la tarde entraban las columnas en el acantonamiento del Mensak, después de doce horas de dura jornada, en la que tuvimos un sargento y diez y siete soldados muertos del escuadrón Queipo de Llano; tres oficiales y trece de tropa heridos de la misma fuerza; un sargento muerto, y heridos diez y siete soldados de diferentes armas, y cuatro de policía.

El castigo infringido a los moros fué durísimo y sus bajas en nuestro poder, ascendieron a ciento cincuenta muertos que fueron expuestos en el zoco de la ciudad. El enemigo llegó en su barbarie y ferocidad a mutilar horriblemente a nuestros soldados de caballería. En resumen: una jornada verdaderamente trágica.

"La acción fué complejísima —decía un cronista—, y es casi indescriptible. A un tiempo se luchaba en tres sitios, y a un mismo tiempo desarrollábanse tres tremendos combates, y en los tres triunfaron magníficamente el gran caudillo y sus soldados".

Los harqueños, que no bajaban de cuatro a cinco mil, procedían en su mayoría de la zona francesa, cuyas tropas acampadas no muy lejos de la parte porque vadearon el Lucus, no intentaron detener la incursión de los rebeldes a nuestro campo.

Durante la épica jornada, la población hebrea de Alcázar se refugió en el acantonamiento del Mensak poseída del mayor terror.

Como en los primeros momentos del ataque, desde algunas azoteas se había hecho fuego sobre nuestros soldados Fernández Silvestre dispuso un reconocimiento en Alcázar, recogiéndose muchos fusiles modernos y gran cantidad de municiones.

Después de aquel memorable día, jamás en la ciudad de Alcazarquivir se turbó la tranquilidad, ni volvió a existir el menor temor a una alteración del orden. Aquella población sintió directamente el influjo de la civilización y prosperó visiblemente. Tanto esta plaza como Larache, son hoy completamente distintas de lo que eran cuando en junio de 1911 entramos en ellas en son de paz que fué duradera hasta que el Raisuni nos traicionó.

Al cumplirse el segundo aniversario del formidable ataque a Alcazarquivir, fecha en que los soldados de Infantería de Marina, en unión de sus camaradas del Ejército salvaron a la población, se cruzaron entre Fernández Silvestre y el coronel de aquel cuerpo D. José Sevillano, los siguientes telegramas:

"Alcazarquivir, 7. Comandante general al coronel Sevillano.— En mi nombre, en el del Jefe de Estado Mayor, en el del Comandante Militar, en el de la guarnición de Alcázar, y en el de las fuerzas de Caballería del territorio, envío a V. S. cariñoso saludo de compañerismo que le ruego haga extensivo a cuantos tomaron parte en la defensa de Alcarzaquivir el 7 de julio de 1913, con motivo de la misa celebrada hoy en memoria de los que encontraron gloriosa muerte en aquel día, en demostración del rasgo de patriotismo y virtudes militares que dejó V. S. en Alcázar, al cesar en su Comandancia Militar".

El coronel Sevillano contestó a este despacho; "San Fernando, 8-7-1915:—Recibido telegrama de saludo, agradezco cariñoso recuerdo V. E., comandante militar, Jefe de Estado Mayor, guarnición de Alcázar y fuerzas de Caballería del territorio. Cuantos tomaron parte en la defensa de Alcazarquivir el 7 de julio de 1913, le agradecen también y todos unimos nuestros votos por el eterno descanso de aquellos valientes."

El Raisuni ante el enérgico castigo impuesto a los rebeldes, hizo que sus gentes condujesen a Zinat el ganado y enseres que tenían en los cortijos de su propiedad, en el monte denominado Abriyest, frontero a T'Zenin.

En la madrugada del 13, y a favor de la niebla, acercóse el enemigo hasta las alambradas de Kudia Fraicatz que atacaron, siendo enérgicamente rechazados.

Para castigar algunas fracciones de la cábila de Ahl-Cherif, que habían dado contingentes a la harka que atacara a Alcázar el día 7, Fernández Silvestre dispuso una operación combinada de dos columnas, operación cuyo resultado se consigna en el siguiente parte oficial:

"Alcázar, 14 (a las 23-55).—Comandante general a Ministro Guerra: En el día de hoy, con objeto imponer castigo cabila Ahl-Cherif que se mantiene en completa rebeldía, dispuse operación combinada sobre ella, con dos columnas: la una mandada teniente coronel Saboya y compuesta por este batallón, grupo ametralladoras, una batería montaña, un escuadrón Larache y tabor Alcázar, y la otra a mis órdenes, constituída por batallón Covadonga, tres compañías de Infantería de Marina con su grupo de ametralladoras, una batería de montaña, el escuadrón de Castillejos y Mehalla del Ermiki. La primera, marchando por Duar Hiaita, Sidi Besta, Duar el Bedor y el Devarien, siguiendo a Sidi-Arni el Akami, para desde altura dominante batir cabila y el zoco del Had Sidi Buyer, donde según confidencias estaba concentrado principal núcleo rebeldes, al mismo tiempo que a mis órdenes, pasando por Duares Ain Maascar, y dejando por izquierda Morabito Sidi-Laarbi de Massan, Ulad Es-Sultán Buxoia y los de Ulad Ben Hahasen y el Maada, último del Jolot, interneme cábila Ahl-Cherif, ganado alturas desde Seri-Said, lado Este, donde en conjunción con la otra columna batí enemigo y arrasé aduares inmediatos.

A las cinco mañana emprendimos marcha objetivo señalado, y durante paso aduares Jolot, salieron jefe y notables a hacer acto sumisión, sacrificando reses y no entablando combate con enemigo hasta las nueve, altura de Sargastgu mi columna, y Morabito Sidi Häschel Akami, la de Saboya, generalizándose la acción sostenida desde dicha hora por las dos columnas, que duró hasta la una y media, que se emprendió retirada, siendo hostilizado durante ésta cerca límites con cábila Jolot.

Se arrasaron a los rebeldes ocho importantes aduares, entre ellos dos de el Kis-el-Guiza, el Biar y Sidi-Amia-el-Gaitón, quemándoles muchísimas cosechas.

El comportamiento y resistencia de las tropas admirable, a pesar penosísima jornada de 22 kilómetros y cinco horas de fuego."

Entre las bajas que sufrimos en aquella acción, tuvo la Infantería de Marina, el cabo Diego Salgado Rodríguez, muerto y heridos los sargentos Pedro Besada Conte, y Francisco Díaz Besada, y varios soldados.

Otra operación de importancia se desarrolló el día 15, ateniéndonos al parte oficial de Fernández Silvestre:

"Alcázar, 16 (a las 2,45).—Comandante general a Ministro Guerra: Confidencias Jefe Oficina indígena harka Garbia, concentrada en Refall, avanzó hasta Garifa con unos 300 hombres y otros 100 en Tarak, enviando comisarios para que entreguen muna hasta aduar Russilien, vecina cabila Arcila.

Aduares Garifa a Arcila pidieron nuestra protección. En su vista, ordené que columna volante de aquella plaza, con mayor suma de elementos posible, de acuerdo con Jefe de oficina indígena y Bajá Arcila, efectuase operación sobre Rfaif el Garifa para castigar harka e impedir continúen cobrando impuestos. De acuerdo con almirante escuadra cañonero *Laya,* quedó en Arcila para de acuerdo su comandante con las autoridades citadas cooperara en caso necesario.

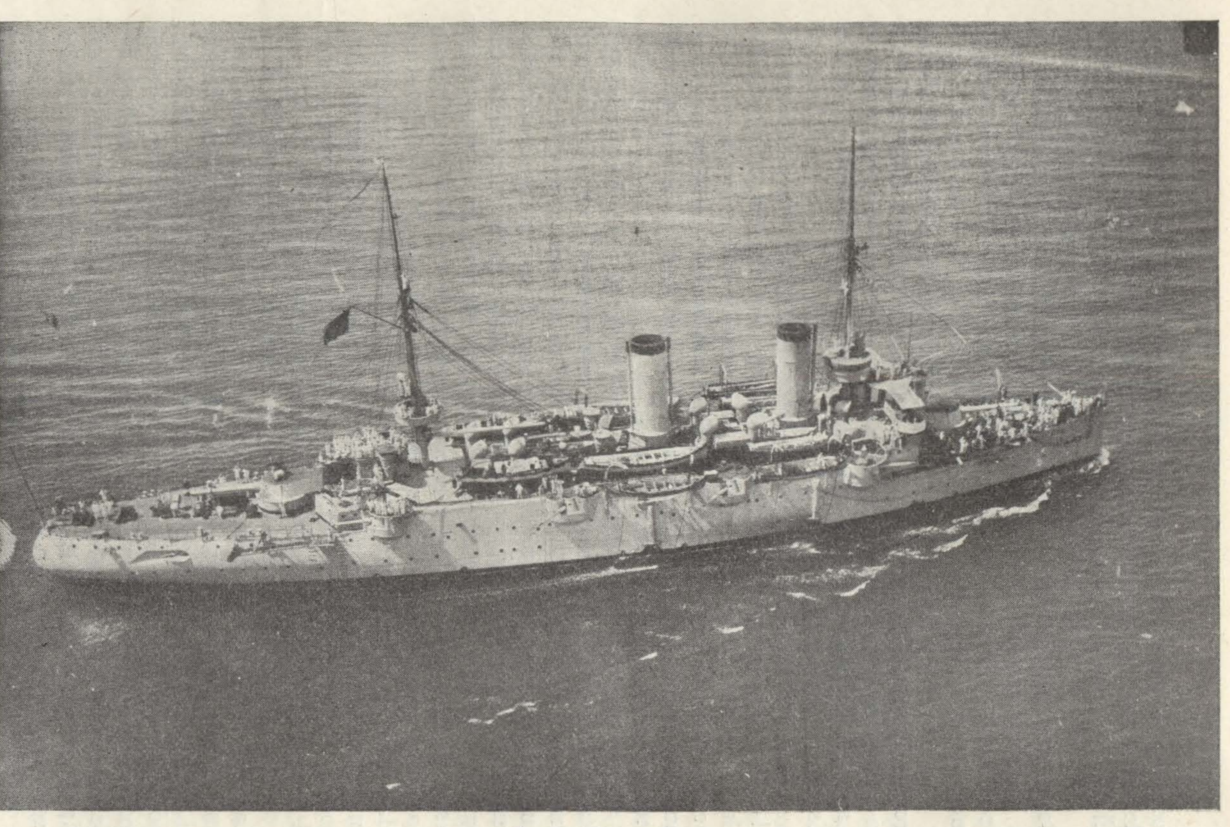
Cumpliendo mis órdenes, columna volante Arcila emprendió la operación ayer, a las cuatro de la madrugada, dirigiéndose hacia el Garifa y Rfaif, objetivo de la operación. Según noticias que acabo de recibir, el jefe de la columna encontró enemigo en vado Sininecasku; preparado el paso del río con fuego de artillería, lo efectuó sin novedad, descubriendo fuertes núcleos, que se fueron retirando a su campamento, situado en Buppanda, posición importante atrincherada desde la época de Abd-Azzis.

Esta posición fué ocupada después de tres horas de fuego, y batida fuertemente con batería montaña, ocupándose campamento enemigo, que en su huída dejó abandonado un prisionero con armamento. Nuestras bajas fueron los soldados de Cazadores de las Navas, Manuel Cristóbal Noriega y Angel Sánchez García, y un soldado tabor, heridos. El enemigo ha sido castigado duramente, y estimo operación de gran importancia, pues posición ocupada, que domina a zoco Rfaif es de inestimable valor para impedir que harka siga haciendo presión en el llano, manteniendo seguridad aduares sometidos y permitir desde ella que Bajá Arcila ejerza acción política sobre dicha zona.

La columna pernocta esta noche en dicha posición, que pondrá en estado defensa, quedando allí mañana mehalla Dris, tabor, una compañía de ingenieros y otra de Wad-Rás.

El espíritu y resistencia de las tropas, excelente. Recomiendo a V. E. al Jefe de la columna, que interpretando fielmente mis órdenes, supo imprimir a la operación oportuna dirección, preparada hábilmente, con bien dirigido fuego de artillería, la toma del campamento, que se realizó con todo éxito y pocas bajas, por lo que le he felicitado expresivamente, así como jefes, oficiales y tropa".

La acción política de Fernández Silvestre, eficazmente secundada por los Bajás de Larache, el Ermiki de Alcázar, y el Bajá de Arcila, daba los apetecidos resultados de pacificación sometiéndose todos



Crucero *Cataluña.*

los aduares de la cábila de Garbia, disminuyendo la harka del zoco de el Arbaa y presentándose igualmente otros aduares del Ahl-Cherif.

El día 21 salió de Larache para Arcila el regimiento de Covadonga que de paso aprovisionó el zoco de T'Zelata, relevando después a las tres compañías de Infantería de Marina que guarnecían el zoco de T'Zenin, reinando por estos días tranquilidad en nuestros campamentos y posiciones.

Antes, el 19, llegó a Larache el Presidente del Consejo de Ministros D. Miguel Villanueva, quien en unión de Fernández Silvestre, visitó a Alcázar, donde permanecieron hasta el 22, en que regresando a Larache, reembarcó dirigiéndose a Tánger, desde donde volvió a España.

Villanueva pudo comprobar la labor de nuestras tropas, elogiando el admirable acantonamiento del Mensak, en Alcázar, preciosa población militar, base de la nueva Alcazarquivir a la europea, y como hemos dicho, la mejor obra en su clase, realizada en aquella zona por nuestras tropas de Infantería de Marina, Ingenieros y Covadonga, primeras fuerzas que allí llegaron.

De regreso en la Península, Villanueva elogió la acción político-militar del general Fernández Silvestre, e hizo resaltar la necesidad de una inteligencia con Francia, para poner término al hecho frecuente de que nuestros agresores, al ser perseguidos por nuestras tropas, se refugiasen en la zona francesa, y reaccionando allí, volvieran a campo español repitiendo las agresiones. Pocos días después en Cauterets, insistía en este propósito ante el corresponsal de *Le Gaulois,* afirmando que la cooperación de las fuerzas españolas y las francesas en Marruecos era insuficiente y se hacía indispensable una avenencia entre ambas naciones, más de desear cuanto que los indígenas creíanla imposible. En efecto: *tardó doce años* en conseguirse, y los moros sabían el desacuerdo en que vivíamos franceses y españoles.

El 30 reuniéronse en Alcázar Fernández Silvestre y el Bajá de Larache para efectuar un profundo reconocimiento a fin de realizar una eficaz acción política que, conjuntamente con la militar, llevase al ánimo de los rebeldes el convencimiento de los propósitos de la nación protectora, deseosa de mejorar su situación sin atacar su fe y sus costumbres; reconocimiento que se efectuó el 31 sobre el zoco de Es Sebet de la Garbia, pasando por Ain Kandini, Ain Kentune y Ain Kadil, encontrando a sus moradores entregados pacíficamente a las faenas agrícolas.

Terminó julio quedando sometida una gran parte de la región, las harcas aniquiladas y el Raisuni inquieto por si avanzábamos hasta

su destartalada fortaleza de Zinat, franqueando el camino entre Tánger y Arcila, y entre ésta y el Fondak, para entrar en contacto las tropas de Fernández Silvestre con las de Ceuta y Tetuán, por donde también se operaba.

El 1.º de agosto ocupamos la posición de Duar-Zembleu, a 12 kilómetros al Norte de Alcázar, dominante del zoco Fernas El Tolba y aduares Vard-Adonia, Sidi Aisa, Suasi Balaba, Ulad-del-Sibabi, Uad-Yam, Ulad-Bulaid, Ulad-Alf y cuatro de Gete-Bengilaid, protegiendo así el Jolot contra la invasión montañesa.

Después de un débil ataque a la posición de Yumaa-el-Tolba, en el comienzo del Ramadán, acentuóse la tranquilidad que el Mando aprovechó para descanso de las tropas y organización de servicios, dedicando preferente atención al de Correos. Con el Ministerio de Marina se concertó que los paquetes postales pudieran trasladarse a Marruecos no sólo en los vapores correos, sino también en los cañoneros, como así se efectúo.

Para que nuestras tropas pudiesen darse la mano con las de Ceuta y las comunicaciones en una y otra zona quedasen aseguradas, se imponía la ocupación de *Cuesta Colorada* (Agba-el-Hamara), uno de los pasos precisos en el camino directo de Tánger a Arcila, Larache y Alcázar. Este paso permite salvar la barrera formada por las estribaciones occidentales de la sierra del Yebel-el-Habib, que van a morir en los pantanos y tembladeras que bordean el Uad-el-Mharhar, límite meridional entre la zona española y la internacional de Tánger, y en cuyo paso sufrimos una verdadera odisea cuando en 1911, llevados por un pícaro falso guía, el célebre moro tuerto Mohamed Hamido, a quien no olvidaremos jamás, hicimos un memorable viaje de Tánger a Larache pasando por Arcila. Lo relatamos en nuestro anterior libro.

No pretendemos descubrir nada de Marruecos. Líbrenos Dios de semejante pretensión, pero entra en nuestros planes describir el paso de Agba-el-Hamara, que está a 7 kilómetros al E. de la costa atlántica, 21 al S. de Tánger, y 18 de Arcila. Los montes porque se desarrolla el camino que forma la *Cuesta Colorada,* están constituídos por una tierra de color rojizo, al que debe su nombre; dista dos kilómetros al Sur, del límite meridional de la zona internacionalizada de Tánger, y separada 17 al Oeste del Yebel Zinatz, refugio y centro de operaciones de el Raisuni. Estas dos circunstancias eran por sí solas suficientes para determinar su importancia estratégica, la que asegura la directa comunicación entre Tánger y Alcazarquivir, y contenía a la vez, las irrupciones de los rebeldes procedentes de Yebel Zinatz. Por esto Fernández Silvestre decidió ocupar tan estratégica posición, llegando a *Cuesta colorada* el 16 de agosto a las dos de la tarde.

He aquí los detalles oficiales de esa operación, a la que estuvo atenta la Escuadra, por si fuera preciso proteger con sus fuegos la marcha de las columnas.

"Larache, 18 (4,20 m.). Teniente coronel Jefe Estado Mayor a Ministro Guerra.—Comandante general, desde *Cuesta Colorada* me ordena participe a V. E. como detalles relativos a ocupación de dicha posición, que a las cinco y media de ayer salió de Arcila con columna a sus órdenes, aumentada con una compañía de Wad-Ras y otra de Ingenieros, una batería de montaña y un convoy de víveres y material, y que, después de pasar el río Garifa, y en vista presencia enemigo sobre Rijhaxf, dispuso fraccionar la columna, dividiéndola en dos partes, que cruzaron este río por dos vados próximos, para ir a concurrir luego estas dos columnas en lo alto de *Cuesta Colorada,* en donde después dispersaron algunos grupos que se opusieron marcha nuestras fuerzas, se estableció el vivac, ocupando parte de ellas una altura dominante sobre el río M'harhar, estableciéndose la otra fracción en Meyabah, que domina a la vez dicho río y el Axef.

Esta última fracción fué atacada a las ocho de la noche por grupos moros, que fueron rechazados, y quedando nuestro poder dos moros muertos y armas, teniendo nosotros segundo teniente Gabira Aguilar, muerto; un soldado herido y un sargento contuso, los tres de Extremadura, y dos moros de fuerzas indígenas, heridos, resto noche transcurrió sin novedad; pero durante día hoy ha sido hostilizado citada segunda posición Meyabah, por grupos moros procedentes de Zinatz, resultado heridos cuatro soldados indígenas de fuerza tabores.

Comandante general continúa *Cuesta Colorada,* desde donde ha enviado a Arcila caballería con mulos convoy, que, escoltado hasta río Axef, por columna Teniente coronel de Figueras, Antiñano; en él llevará mañana víveres para su columna, que prosigue obras defensa sus posiciones, las cuales quedarán terminadas mañana".

La prensa francesa de Tánger, que siempre nos fué hostil, reconoció la importancia de esta operación. *La Dépêche Marrocaine* la llamó marcha audaz.

Durante esta operación, los buques de guerra no permanecían ociosos. En Arcila seguían acumulándose elementos de guerra y tropas que en aquellas playas desembarcaba, entre otros y muy principalmente el transporte *Almirante Lobo,* dando así nuestros barcos la sensación de su indispensable ayuda a la misión de España en el Mogreb. Recordad igualmente la obra de los infantes de Marina y veréis que es de tal magnitud el concurso de las fuerzas navales en general, que sentimos desmayos de la voluntad para recogerla en reducidas páginas que si no son

un completo diario, en ellas procuramos, por lo menos, reflejar los hechos y servicios más culminantes de nuestros barcos y de nuestros soldados y marineros, que a la sazón esforzábanse para rememorar las glorias de la Marina nacional.

Nuestras unidades acudían prontamente allí donde hacíase necesaria su presencia, cumpliendo las órdenes del Alto Mando, y prestando además auxilio a los buques mercantes, siempre que era preciso, y eran hostilizados por la morisma. Si en nuestro relato prescindimos de muchas navegaciones y cruceros de los barcos en la arisca costa africana, no es porque no los consideremos necesarios (ya que el más mínimo detalle tiene su valor y es de interés en el campo de la historia), sino que por hacer más breve nuestra narración.

Veamos algunos de esos servicios:

El crucero *Carlos V*, en que arbolaba su insignia el general Pidal, zarpó de la Carraca el 10 de julio, fondeando en Ceuta el mismo día; hízose a la mar al poco tiempo para el Rincón de Medik barajando la costa del golfo de Tetuán, cumpliendo órdenes del residente general y bombardeando los poblados de la cabila de Omara desde una distancia de 1.700 metros con la artillería de 14 c/m. y 57 m/m., regresando a Ceuta en la noche del 11. El 12 zarpó cruzando hasta a Arcila, donde ancló en la tarde del mismo día, pasando a su bordo una comisión de jefes y oficiales de la plaza y el Bajá para saludar y ofrecer sus respetos al Almirante.

Abandonó el *Carlos V* las playas de Arcila en la tarde del día 13 fondeando poco después en Larache, rada que dejó en la mañana del 15, anclando de nuevo en la desembocadura del río Garifa, para apoyar a la columna Bermúdez de Castro que había salido a operaciones, según dijimos en anteriores páginas.

Salió de Arcila el 17, navegando en demanda del puerto de Algeciras, y de éste al siguiente día para Ceuta. El 22 marchó con rumbo a Melilla, donde echó el ancla en la tarde del 23, cuyo fondeadero abandonó en la mañana del 26 para Alhucemas, zarpando el 27, y diciéndose a bordo misa al pasar por la ensenada de Busicú, ante los restos del cañonero *Concha* y en sufragio del alma de los marineros que sucumbieron en aquel trágico naufragio. El mismo día, después de hacer escala en el Peñón de Vélez, echó el ancla en el Rincón de Medik, y de allí salió para Ceuta, zarpando el 29 rumbo a Cádiz, amarrando en la Carraca el 30 para repostarse y hacer ligeras reparaciones.

El 17 agosto marchó a Tánger, donde fondeó el mismo día, zarpando el 18 para recorrer la costa del Atlántico, y desembocadura del Uad-Haxef, viéndose claramente desde a bordo el campamento de *Cuesta colorada* e incendios producidos por las *razzias* de nuestros

soldados. Continuó hasta Arcila, en donde fondeó, comunicando con el Gobernador Militar de la plaza, teniente coronel de las Navas Bermúdez de Castro, por el cual el almirante Pidal se enteró del resultado de las felices operaciones del general Fernández Silvestre.

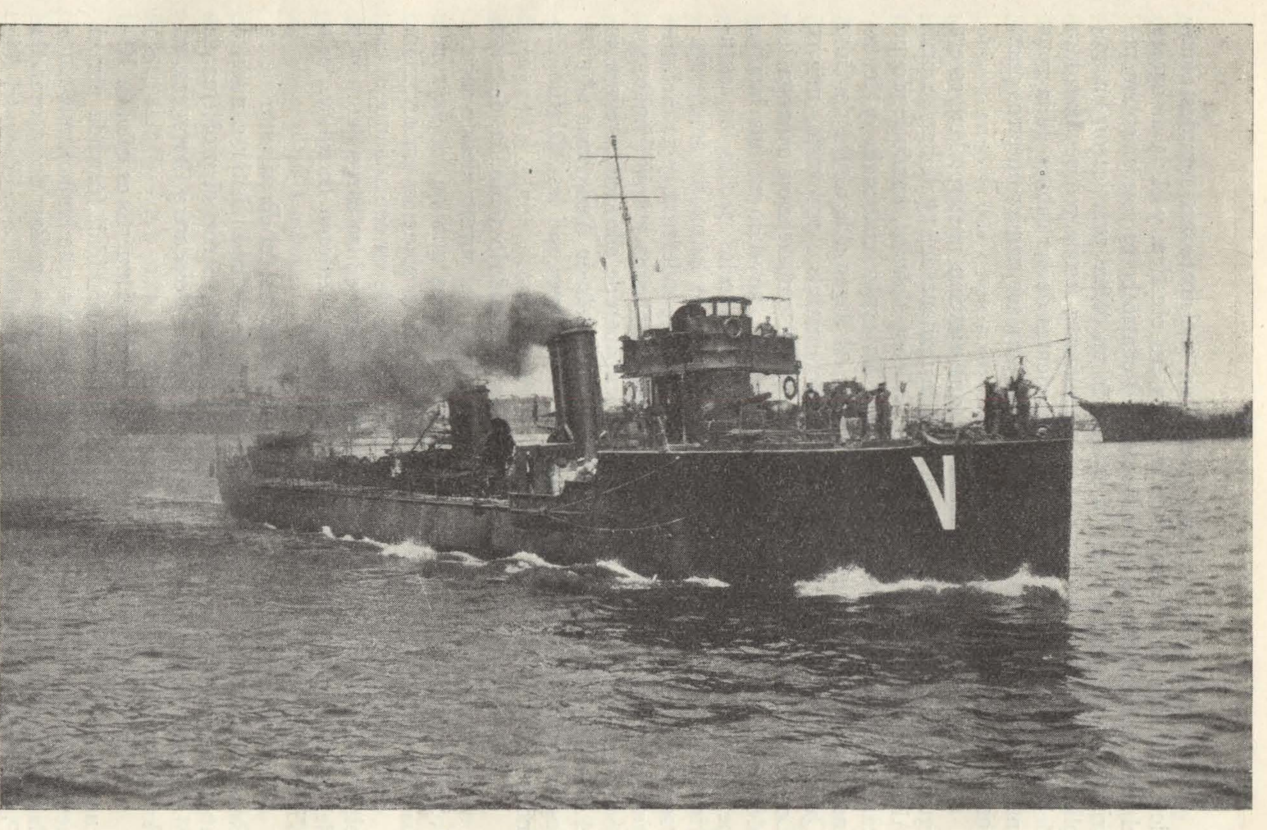
El 19 zarpó el *Carlos V* de Arcila, navegando a longo de costa y reconociendo ésta, regresó al Estrecho, después de comunicar con el cañonero *Recalde* que, a su vez, vigilaba y reconocía igualmente la costa y desembocadura del Haxef. Después se dirigió el crucero a Algeciras, en donde en la noche del 22 recogió al nuevo Alto Comisario general, D. José Marina Vega, con el cual salió el 23 para Ceuta, en donde fondeó el mismo día. Zarpó al siguiente, llevando a bordo al general Marina, haciendo el viaje muy cerca de la costa, para que éste pudiera apreciar nuestra posición de *Cuesta Colorada*. Al llegar a Arcila embarcó Fernández Silvestre y otras autoridades, continuando viaje a Larache, durante el que conferenciaron dichos generales, acerca del plan de operaciones y estado de la región de la Comandancia general de Larache.

Marina no desembarcó. A las dos de la madrugada del 25 zarpó el *Carlos V* de Larache para Ceuta, fondeando a las siete, y desembarcando el Alto Comisario; y al siguiente día, cumpliendo Pidal órdenes recibidas, abandonó el puerto para proteger el convoy y columna que escoltó al general Marina en su viaje a Tetuán, navegando y fondeando cerca de la costa, frente los altos de la Condesa y Restinga, donde vivaquearon las tropas. A las dos, reanudada por aquéllas la marcha, abandonó el crucero su fondeadero, siguiendo al Rincón de Medik, donde ancló, recogiendo al general Marina que hizo noche a bordo.

El 27 desembarcó el Alto Comisario, continuando su viaje a Ceuta, y por la tarde salió el *Carlos V* para Algeciras, cuyo puerto abandonó al siguiente día para volver a Ceuta, y de allí el 29 marchó a la Carraca.

La tranquilidad no volvió a alterarse en *Cuesta Colorada*. El servicio de convoyes hacíase sin ser molestados por los moros ocupados en sus trabajos del campo. Desde Tánger, a través de la zona internacional, llevabánse también convoyes por el contratista del tabor español, convoyes que fuerzas del tabor extra-urbano escoltaban hasta los límites españoles.

El Raisuni no daba señales de vida. Sí; sabíase le preocupaba nuestra vecindad en *Cuesta Colorada,* que anulaba sus movimientos y dominio directo de la Garbia, y también conocíanse, en parte, sus manejos y la protección que le dispensaba El Menbhi, Jalifa de Tánger, cuya casa del monte había frecuentado por entonces el audaz cabecilla.



Contratorpedero *Villaamil.* Similar al *Bustamante* y *Cadarso.*

No obstante la aparente quietud en que aparecían sumidos aquellos territorios, la vigilancia en la costa era efectiva, y el 25 de agosto el crucero *Princesa de Asturias* destacó cuatro botes convenientemente tripulados y artillados, que al mando de un oficial practicaron un amplio reconocimiento en las playas inmediatas a Arcila y desembocadura del Haxef, por donde los moros, procedentes de las cábilas de la zona internacional podían intentar incursiones para sorprender nuestros puestos de *Cuesta Colorada.*

En la costa Norte, la vigilancia que ejercían nuestros buques era igualmente activa. De Melilla salió en la mañana del 15 de agosto para Alhucemas y el Peñón de Vélez, el pailebot *Soledad,* conduciendo un cargamento de víveres y mercancías. Navegaba costeando y lentamente por el escaso viento que reinaba. Al llegar a la altura de Cabo Quilates, fué sorprendido por un cárabo, marinado por varios moros. Los tripulantes del *Soledad,* antes de que la embarcación enemiga les alcanzara, trataron de abandonar el pailebot huyendo en una lancha, pero después de lanzada al agua, varios tiros de los rifeños los contuvieron. El cárabo se abarloó al buque español, y los moros se entregaron al saqueo, sin cuidarse de su dotación que indefensa, y ante el número superior del enemigo nada podía hacer; mas aprovechando que los piratas, ciegos por el botín, no se ocupaban de ellos, embarcaron en el bote huyendo a fuerza de remos en demanda de Alhucemas adonde lograron arribar ilesos, a pesar de los disparos que les hicieron los indígenas.

Recogidos por el cañonero *Bonifaz* los condujo a Melilla, de cuyo puerto zarpó el *Lauria,* en dirección al lugar del suceso, donde encontró al pailebot desarbolado ya por los cabileños que en la playa repartíanse el botín, cañoneándolos y echando a pique la embarcación.

El 14 de septiembre, y por fallecimiento de su comandante el capitán de fragata D. Antonio Zanón Rodríguez, se hizo cargo del mando del cañonero *Bonifaz,* el de igual empleo, D. Antonio Biondi y de la Viesca.

En los primeros días de octubre, 8 al 11, el Presidente de la República francesa, Mr. Poincaré, vino a España a visitar a nuestro augusto Soberano, y su viaje relacionado estuvo con el problema de Marruecos. Don Alfonso acompañó después a Poincaré a Cartagena, en donde embarcó para Marsella.

Con tan fausto motivo se reunió en aquel puerto español la Escuadra de instrucción, al mando del almirante Pidal, formada por el acorazado *España* (primer servicio que prestaba este buque), que mandaba el capitán de navío D. Juan de Carranza y Garrido, acorazado *Pelayo,* cruceros *Carlos V, Princesa de Asturias, Reina Regente, Río*

de la Plata, Extremadura, y contratorpederos *Audaz, Proserpina* y *Osado.*

Poincaré, que fué objeto de brillantes festejos, embarcó en el acorazado de su armada, *Diderot,* después de visitar nuestro *España,* y en donde como se recordará (y el propio Poincaré lo ha publicado en sus *Memorias*), con el estrecho abrazo de despedida, nuestro augusto Soberano, hizo a aquel Jefe de Estado la solemne promesa de que España, en caso de que Francia tuviese guerra con otra nación (la europea que ya por entonces se columbraba), observaría la más absoluta neutralidad, pudiendo así Francia estar segura y tranquila en lo que a su frontera pirenaica se refiriese.

De regreso a las aguas de Africa los buques de la escuadra, el *Extremadura,* mandado por el capitán de fragata D. Saturnino Montojo y Montojo, y *Proserpina,* el 10 y 12 de noviembre, hicieron varios reconocimientos en la playa de Benzú (Ceuta), llevando el segundo a su bordo a una comisión del Estado Mayor del Ejército, y en reconocimiento posterior al Infante D. Alfonso y coronel Vives, y varios jefes y oficiales del Ejército, reconocimiento que se hizo sobre Ben Omar y Benisaid, siendo hostilizado por el enemigo, contestando el buque con su artillería. Era comandante del *Proserpina* D. José Cousillas Barandiarán, capitán de corbeta.

Por haber sido nombrado Jefe del Estado Mayor de la Escuadra el comandante del crucero *Reina Regente,* D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Villar, tomó el mando de este buque el 3 de noviembre el capitán de navío D. Emiliano Enríquez.

El 4 iniciaron los moros las hostilidades contra los Peñones, alarmados, decían, por la presencia de nuestros aeroplanos que por entonces hicieron su aparición en Marruecos. Durante todo el mes castigaron duramente aquellas costas el *Río de la Plata, Extremadura, Laya, Lauria* y *Bonifaz,* que alternaban en el servicio de vigilancia y protección de los convoyes que llevaban el vapor mercante *Virgen de Africa,* y otros buques.

En uno de aquellos días (noche del 6), un bote de la Compañía de Mar, del Peñón de Vélez que había intentado, a pesar del tiempo duro que hacía, realizar las operaciones de desembarco del convoy que conducía aquel vapor, corrió grave riesgo de naufragar, salvándole el cañonero *Lauria,* cuyo comandante el capitán de fragata D. Manuel Carballo, maniobró con gran habilidad y pericia.

En vista de los sucesos que se desarrollaban en Méjico, nuestro Gobierno dispuso que el crucero *Carlos V* marchara a aquella República para proteger los intereses españoles. El almirante Pidal trasladó su insignia al *Cataluña,* y el *Carlos V* zarpó de la Carraca, al

mando del capitán de navío D. Joaquín Cristelly y Laborda, el 1.º de diciembre, fondeando en el puerto de Veracruz el día 25 del mismo mes.

Mientras tanto en la zona occidental, operaban también nuestras tropas, ocupando a Ru-Far y Sidi-Hamat el Gaitón, tomando parte en esta acción el segundo batallón de Infantería de Marina, y su grupo de ametralladoras al mando del capitán D. Jaime Togores.

Como dato curioso consignaremos que en los combates de T'Zenin los días 5 y 23 de junio; en las operaciones sobre Beni Gorfet y Fernaa El Tolba, el 1.º y 5 de julio; en la operación de Duar Zembleu, dominante del zoco El Tolba, el 1.º de agosto; en el ataque a la cabila de Ausak el 23 de septiembre, y toma de la posición Sidi-Hamat El Gaitón el 22 de noviembre, el segundo batallón de Infantería de Marina consumió 200.500 cartuchos de guerra.

El 26 de diciembre el vapor carbonero inglés de 2.300 toneladas *Lugage*, que se dirigía a Port-Said, embarrancó entre Punta Sainar y Punta Alcázar, cerca de Ceuta, a causa del mal tiempo de Levante, saliendo en su auxilio el *Pelayo*, *Extremadura*, *Proserpina* y *Lauria*, que hostilizados por el enemigo, cañonearon la costa, incendiando los proyectiles del acorazado varios aduares.

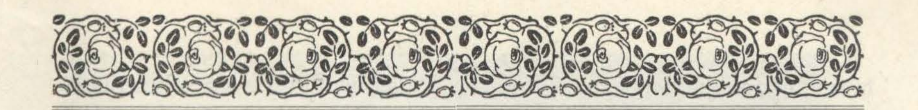
Los moros dispararon sobre el buque embarrancado, hiriendo a un tripulante que trabajaba en uno de los palos. Con este motivo salieron de Gibraltar el cañonero *Cocodrile* y dos torpederos y el crucero *Boxburgh*, de la Armada británica.

La presencia de todas estas unidades contuvo la agresión de los moros, pudiendo luego, sin peligro los barcos de salvamento poner a flote al buque varado.

Así terminó la labor de nuestra marina aquel año 1913, primero de la campaña del Jolot, a que nos llevaran las veleidades y desmedidas ambiciones del audaz Raisuni que tanto nos dió que hacer por la condescendencia de quienes, desorientados, no acertaban con la solución del problema. Ciertamente los gobernantes se inspiraban en el deseo de mantener la paz tan necesaria para restaurar nuestra querida España, pero Marruecos era una herencia de la cual no podía despojarse sin la renunciación de su propia personalidad para volver al peligroso aislamiento en que durante tanto tiempo habíamos vivido.

En otro orden de cosas y lejos de las aguas africanas, ciérrase también la labor de nuestra flota en 1913 con un broche de sublime heroísmo, que aunque ajeno a los hechos recogidos en este libro, no podemos sustraernos al deseo de su divulgación. Bien se lo merecen Juan Antonio Blanco Paz, Francisco Rodríguez Saleta y Baltasar López Pérez, tres oscuros y sufridos hombres de mar, cabos los dos primeros y marinero el último, que el 23 de diciembre se hicieron acree-

dores a la Cruz Laureada de San Fernando, que se les concedió poco después, por el mérito contraído dicho día a bordo de la corbeta *Nautilus,* que hallándose seriamente comprometida por el temporal a unas 80 millas de cabo Finisterre, prestáronse voluntariamente a subir a la arboladura, con el fin de degollar unas velas que ponían en peligro la estabilidad del buque, faena de difícil éxito que realizaron felizmente con grave riesgo de sus vidas.



CAPITULO IV

Desde 1914 (Guerra Europea y sus consecuencias) hasta final del año 1916.

Nuestra civilización iba poco a poco infiltrándose en la región de Alcazarquivir. Al comenzar 1914 continuaba la tranquilidad en aquel territorio y no quedaban huellas de las luchas sostenidas en el pasado año.

Uno de nuestros amigos decíanos con tal motivo:

"Conocí a Alcázar en un atardecer de un crudo día de diciembre, y mi impresión, al contemplar sus casas de aspecto pobre, ruinoso, sus tortuosas calles, oscuras, mal empedradas y cubiertas de negro fango resbaladizo y mal oliente, fué desastrosa; ¡cuántas noches, al mando de una compañía de refuerzo, —medida de precaución que obedecía a confidencias alarmantes—, he prestado mi servicio en aquel tenebroso laberinto, dando traspiés y alguno que otro batacazo, sumergiéndome inesperadamente en algún agujero repleto de agua y basuras, haciéndole los honores a un frío de esos que lastiman...!"

Hoy ya está casi terminada la carretera; pero hasta hace poco, no existía mejor camino que nos condujese del campamento al pueblo, que el que atraviesa un antiguo cementerio moro, de "muertos bien relleno", donde los ladrillos de sus tumbas han endurecido el terreno y formado una avenida cómoda. Más de una oscura noche, de regreso por aquellos lugares tétricos, he sonreído recordando mi terror de niño ante la idea de cruzar alguna vez solitario una sombría mansión de la muerte.

Insensiblemente he ido familiarizándome con las cosas africanas; y hoy hasta saboreo con placer el clásico té que un Mohamed me brinda, y los empalagosos dulces confeccionados en la pascua por los he-

breos, mientras respiro al humo de la hoguera del *santo,* alimentada con millares de paquetes de velas.

En el moro habitante de Alcázar, al contrario de las demás poblaciones del Africa que he visitado, no existe ese odio manifestado y reconcentrado hacia el cristiano invasor; antes al contrario, siente por él respeto y simpatía, acepta la nueva vida que se le ofrece, comprende sus ventajas, y, en vez de huir a la montaña, baja de ella y muéstrase amable y sonriente. No es raro, pues, ver a moros, hebreos y soldados españoles, por las calles de Alcázar reunidos, y amigablemente conversando; y hasta las mujeres del país, más confiadas, abandonan su tradicional manía de cubrir el rostro, y sonríen con original coqueteo al escuchar la flor que les dirigen a su paso los hombres de Europa

Y es que Alcázar atraviesa en estos días que corremos, el período crítico en el que el salvaje empieza a saborear los encantos de las cosas modernas que el europeo le brinda, mientras éste halla extraño placer al percibir el característico sabor acre de las cosas primitivas; es el período del *engranaje,* digámoslo así

Bien es verdad que la civilización avanza aquí muy lentamente pero por lo que veo, adquiero la convicción de que sólo así se consigue la penetración pacífica verdad: "Shuái, shuái".

Entre Kudia Abid y Tarkuntz quedaba, sin embargo, un boquete por el cual los rebeldes de Yebala realizaban incursiones, y constantemente instalaban puestos y campamentos en Bhuselan. Para cerrarles el paso y castigar su osadía, el día 16 de febrero salieron de Arcila dos columnas y otras dos de Larache, ocupando después de alguna resistencia la posición de Bhuselan Bugoreca, que fortificaron en medio de una lluvia torrencial, causando numerosas bajas al enemigo.

La política africanista que España tuvo que seguir a partir del mandato de las naciones europeas, nos obligó a movilizar los pocos barcos de que entonces disponíamos. La escuadra, que pudo salvarse del desastre de 1898, era reducida y anticuada, y aun cuando la opinión, enemiga de aventuras, sólo aspiraba a la reconstitución nacional, el buen sentido se impuso, y por fin las Cortes (1908), acordaron la reconstitución del poder naval, ya que como dijo acertadamente un escritor, "si no sabemos hacernos fuertes al exterior con un ejército permanente, perfectamente organizado, y con soberbios jalones para una marina de guerra que guarde relación con las fuerzas de tierra..., débiles se nos considerará para ciertas resoluciones, y, sobre todo, para acometer con decisión y valentía la fuerza de nuestros derechos; pues al dirigir una mirada retrospectiva y encontrarnos sin esos elementos de fuerza material que constituyen el nervio y firmeza de los



Acorazado *España.*

pueblos, claro está que las fluctuaciones serán nuestras inseparables compañeras ante la triste realidad (1)."

Y no sólo nuestros buques eran pocos y anticuados, sino que el presupuesto de Marina era irrisorio para cubrir sus necesidades, tanto mayores en una situación extraordinaria, que exigía del personal verdaderos sacrificios para suplirlo todo. La Marina, al comenzar nuestra acción en Africa en 1907, estaba en condiciones mucho peores a las de 1859, que inspiraron al almirante Bustillo las frases que dejamos consignadas en la Introducción.

Los primeros buques que con sujeción a la ley Ferrándiz entregó a la Marina la Sociedad Española de Construcciones Navales, fueron los cuatro cañoneros tipo *Recalde*, de 800 toneladas de desplazamiento, 14 millas horarias de velocidad, cuatro cañones de tiro rápido de 76 m/m. y dos ametralladoras, y al llegar el año 1914, que ahora historiamos, la lista de los buques acusa un sensible e importante aumento por la entrega del acorazado *Alfonso XIII*, similar al *España*, destroyers *Bustamante* y *Villaamil*, que llevan los nombres de los heroicos jefes que ofrendaron su vida a la campaña de Cuba, y once torpederos.

Los acorazados tipo *España* desplazan 15.000 toneladas, y han sido construídos en Ferrol. Sus principales características son: 139,96 metros de eslora, 24 de manga, 12,74 de puntal y 7,77 de calado máximo. Sus máquinas de 11.270 caballos de fuerza, accionan cuatro hélices que imprimen al buque una velocidad de 19 millas por hora. Llevan 1.900 toneladas de combustible en carboneras, y su radio de acción a consumo económico es de 6.050 millas. Su blindaje varía de 75 a 250 m/m. en el costado y 100 a 230 en la línea de flotación. Montan ocho cañones Vickers, de 305 milímetros pareados en cuatro torres; veinte de 101 m/m., dos de 47 m/m., dos de 57 m/m., y dos ametralladoras de 37 m/m. Su dotación se compone de 854 hombres.

Los destroyers tipo *Bustamante*, hechos en Cartagena, desplazan 370 toneladas. Miden 67,45 metros de eslora, 6,70 de manga y 4 de puntal. Alcanzan una velocidad de 28 millas a tiro natural, y su radio de acción es de 960 millas. Su artillería se compone de cinco cañones Vickers, de 57 m/m., y dos tubos lanzatorpedos sobre cubierta. Llevan 70 tripulantes.

Los torpederos, también construídos en Cartagena, tienen 180 toneladas de desplazamiento, 50 metros de eslora, 5 de manga, 3,20 de puntal y 1,47 de calado. Su velocidad es de 28 millas horarias, y sus

---

(1) León Gutiérrez, Francisco: *España y las demás Naciones ante la Conferencia de Algeciras. Actualidades.* Madrid, 1906; pág. 14.

medios ofensivos tres cañones Vickers, de 47 m/m., y tres tubos lanzatorpedos. Dotación: 31 hombres. De estos buques se entregaron a la Marina: el año 1913, los números *6* al *10*: el 1914, los *11, 12* y *13*: el 1915, el *14*; y el 1916, los *15, 16* y *17*.

Consignamos estos detalles a fin de que el lector pueda tener idea de la evolución o progreso del material naval durante nuestra acción en el protectorado, a cuyo fin, oportunamente anotaremos igualmente las bajas que tengamos en nuestra vieja y reducida flota.

Por esta época alternaban en el servicio de estación en la rada de Tánger, el acorazado *Pelayo*, cruceros *Reina Regente, Extremadura, Princesa de Asturias;* y en el servicio de vigilancia de la costa turnaban el *Laya, Recalde, Audaz,* y otros.

La escuadra formada por el *Cataluña* (comandante D. Ignacio Pintado), *Reina Regente* (comandante D. Emiliano Enríquez), *Osado* (comandante D. Rafael Morales, y *Audaz* (comandante D. Joaquín Chiqueri), salió de Cádiz el 4 de febrero para cruzar por el Estrecho, en donde también lo hacía el *Infanta Isabel* y el *Río de la Plata*. El *Infanta,* en la noche del 11 de febrero y parte del día 12, durante uno de esos cruceros corrió en aguas de Melilla horroroso temporal. De Real orden se aprobó la manera de maniobrar de su comandante, el capitán de fragata D. Otton Sánchez Vizcaíno, en las difíciles circunstancias en que se encontró el buque, siendo recompensados con la cruz del Mérito Naval por su conducta al verificar la faena de anclas en condiciones de verdadero riesgo, el primer contramaestre D. José Seoane Freire, el segundo D. Juan Mateo Hidalgo y cuatro marineros.

En los últimos días del mismo febrero el *Reina Regente* tuvo que abandonar la rada de Tánger, obligado por violentísimo temporal, refugiándose en Puente Mayorga, después de ruda y peligrosa travesía. Era tal la violencia del tiempo, que los tripulantes de este buque, compararonlo con el que en 10 de marzo de 1895, fecha luctuosa para nuestra Marina, nos arrebató el primer *Reina Regente* con toda su dotación.

Con motivo de la varadura del vapor alemán *Zanzíbar* en la costa marroquí, prestaron por entonces el *Cataluña, Reina Regente* y *Laya*, excelentes servicios que fueron muy apreciados y elogiados por la dotación de un buque de guerra extranjero.

Y, por último, el transporte *Almirante Lobo,* realizó constantes viajes a Larache, conduciendo material de guerra y tropas durante el primer trimestre de este año.

Como la campaña del Jolot, si no vencida, no ofrecía serias dificultades, Fernández Silvestre vino a la Península. A su paso por San Fernando los infantes de Marina ofreciéronle un almuerzo, durante el

cual se recordaron los días gratos de la ocupación de Larache y Alcazarquivir, elogiando el general las fuerzas de este cuerpo; las secciones de marinería del *Cataluña* y del *Carlos V* que en Alcázar y Larache permanecieron algún tiempo; y al comandante del *Laya,* capitán de fragata D. Enrique Pérez Groos y la dotación de este cañonero, que muy eficazmente cooperó a las descritas operaciones.

Fernández Silvestre el 17 de abril embarcó en Algeciras a bordo del *Princesa de Asturias,* con rumbo a Ceuta para conferenciar con el Alto Comisario general Marina, trasladándose después a Larache, y ordenando, ante la actitud de los moros de Beni Gorfet, efectuar algunas operaciones para evitar incursiones y ataques a los puestos ocupados.

A fin de cooperar a las mismas, salió del campamento del Mensak en la madrugada del 8 de mayo una columna a las órdenes del teniente coronel de Infantería de Marina, D. Francisco Xavier de Beránger y Carreras, que llevaba como segundo jefe al comandante D. Eleuterio Suardias Millar, y se componían de un batallón del citado cuerpo; una batería de montaña, un escuadrón de Caballería y una sección de ametralladoras.

Llegó a T'Zlata, a las tres de la tarde, de donde partió al día siguiente de madrugada para T'Zenin, regresando el 10, al primero de dichos puntos y emprendiendo la marcha el 11, con dirección a Tarkuntz, desde donde, una vez adquiridas noticias sobre la situación del enemigo, que se hallaba fuertemente atrincherado en las colinas de El-Ain y El-Ksab, en las estribaciones de los Beni-Gorfet, se dispuso el avance, destacándose la compañía de vanguardia para proteger el emplazamiento de la batería.

Comenzada la acción, batiéronse las trincheras, siendo preciso que entraron en juego los demás elementos de la columna para hacer frente a los moros que, en cantidad respetable, la hostilizaron tenazmente durante cinco horas. Iniciada la retirada, una vez cumplida la misión encomendada, el enemigo, fiel a su táctica, avanzó con ímpetu sobre nuestras tropas, poniéndose entonces de relieve la brillante disciplina en el fuego de las compañías de Marina, que consiguieron rechazarle, causándole numerosas bajas.

A las tres de la tarde se ordenó el regreso a T'Zlata, de cuyo punto partióse en la mañana del 12, hacia Muley-bu-Selam, donde se recibió orden de regresar al campamento, llegando a éste a las siete.

Una columna, al mando del comandante D. Ramón Rodríguez Delgado, integrada por tres compañías del primer batallón y una del segundo, un escuadrón y una batería de montaña, salió del campamento el día 21 con dirección a Yumma-el-Tolba, posición guarnecida tam-

bién por una compañía de Infantería de Marina, recorriendo las fuerzas unos 18 kilómetros, y practicando reconocimientos. Los jefes de los aduares hicieron demostraciones de sumisión y adhesión a España.

El calor asfixiante que reinaba hizo que el regreso fuera bastante penoso, soportándolo nuestros soldados con entereza.

Los buques de servicio en Marruecos reforzados ahora por el contratorpedero *Bustamante,* al mando del capitán de corbeta D. José Barreda, continuaban su incesante labor en la costa desde Larache hasta Melilla.

En julio surgió la guerra europea, y cumpliendo acuerdos adoptados por el gobierno declarando la neutralidad de España, zarparon de Ceuta para Canarias el día 8, el crucero *Cataluña,* buque insignia de la escuadra (comandante D. Augusto Durán de Cottes), y el contratorpedero *Terror,* estacionándose en aquel archipiélago para hacer respetar nuestra neutralidad; el *Pelayo* (comandante D. Pedro Vázquez de Castro y Pérez de Vargas), con cuatro torpederos se estacionó en las islas Baleares; y en Vigo el *Río de la Plata* (comandante D. José de la Herrán).

En Larache, el día de la Virgen del Carmen, nuestra Infantería de Marina celebró solemnemente aquella festividad. La antigua y ruinosa casa del Bajá fué transformada en un palacio de ensueño, celebrándose un baile y un banquete, actos a que asistieron el Duque de Guisa, el Bajá con su séquito y jefes y oficiales del Ejército. A la hora de los brindis, hízolo, entre otros, el cónsul de Austria, por el cuerpo consular, y dijo:

"Mucho esperábamos de la hidalguía del Ejército español, cuando cual mensajero de paz desembarcó en estas playas, siendo portador del ramo de olivo. Mas confesamos que hemos presenciado, con gran sorpresa, el cuerpo consular y la población europea, el tacto especialísimo, la ecuanimidad, la corrección y excepcionales cualidades de estos soldados de Marina que supieron realizar una labor civilizadora y de paz a que todos estamos obligados y reconocidos..."

Refiriéndonos la actuación de estas fuerzas, nos escribían de Alcazarquivir pocos días después:

"Camino de Sidi-Aomar-el-Gaitón va la columna de Infantería de Marina con secciones de ametralladoras y una batería de montaña. Su Jefe, el teniente coronel Beránger. La segunda de las compañías que forma la cabeza del grueso es mi sección. Tres horas de marcha aliviada con oportunos descansos y un sol aplastante. El emplazamiento de las piezas entre la posición y el fortín, protege mi compañía. Al fuego nutrido de nuestra artillería contra la cábila de Beni Said, sólo

unos *pacos* contestan. Cesa el fuego. También el sol, descendiendo rojo, el suyo achicharrante apaga. Regresa la columna mientras los *pacos* arrecian el fuego. Cubriendo la artillería, marcha a retaguardia mi sección ahora. Yo quedo en el Gaitón en relevo de un oficial palúdico. Miro a través de los gemelos alejarse, sin mí, a la columna que, cruzando valles, culebreando entre los árboles, desaparece tras de una loma cual si la tierra la devorase.

Sidi-Aomar-el-Gaitón, situada a unos metros del morabito de este nombre, álzase atrevida coronando la más elevada cumbre de las de un conjunto de montes, estribaciones de la montaña, donde, internándose valiente, provocativa, domina hasta catorce cabilas, enemigas las de la derecha, sometidas las de la izquierda; Magnedi, Bacara, Biar, Beni Said, Meliana, son las principales. El Kaus, también rebelde, agresiva, ha sido por nuestras granadas destruída; en el fondo del valle, la más cercana a la posición, abandonada por sus moradores que se retiraron a la montaña, ella sólo es hoy refugio de merodeadores, nido de cigüeñas.

No batida por la posición ni el fortín, hay entre éstos una hondonada, camino obligado de nuestros soldados, donde son hostilizados casi siempre por la morisma, que ha logrado matar a uno de ellos y herir a otro.

El 29 de julio amanece hermoso; un cielo azul, sin nubes; sin embargo, niebla espesa en los valles; curioso espectáculo es este que se ofrece a mi vista; algo así como un mar proceloso en donde los picos de los montes se asoman semejando rocosos islotes.

El mismo día, un disparo de cañón da la voz de alarma. Según confidencias, el enemigo se propone asaltar el fortín Previa orden del capitán Villalobos, jefe de la posición, salgo con doce hombres a reforzar aquél. Desplegada en guerrilla mi pequeña tropa, recorro el intervalo (unos 1.500 metros), llegando a la pequeña fortaleza bajo una verdadera lluvia de balas. Ha avanzado el enemigo en número considerable; ocupa una loma a trescientos metros, desde donde nos envía gran cantidad de proyectiles, que se estrellan en las piedras y agujerean la techumbre de zinc de las garitas. Pero roto el fuego por nuestra parte, cesan los moros en su avance; vacilan unos, se ocultan otros, huyen los más. Al cabo de cinco horas, todo ha terminado.—El Duque de Garay."

La guerra europea repercutía en cierto modo en el norte africano. Aprovechando los moros de las inmediaciones de Tánger y su zona, alentados por el Raisuni, los críticos momentos de desequilibrio mundial porque atravesábamos, mostrábanse asaz inquietos y agresivos, anunciándose, por más de una confidencia, que intentaban un

asalto a aquella plaza. De acuerdo los representantes de Inglaterra, Francia y España, se adoptaron las necesarias precauciones para evitar toda sorpresa.

Al efecto, el 23 de agosto salieron de Alcazarquivir para Larache cinco compañías de Infantería de Marina, que estaban escuadradas en las columnas volantes que operaban en el Jolot y parte de las posiciones avanzadas, con su teniente coronel Beránger; y pocos días después llegaba también a Larache, con el primer batallón al mando de Sevillano (D. Andrés), la compañía que restaba del segundo. Este quedaba de guarnición en Larache, y el primero, preparado para desembarcar en Tánger, en cuya rada se hallaba el crucero francés *Cosmao,* en zafarrancho de combate permanente, y nuestro crucero *Princesa de Asturias,* que mandaba el capitán de navío D. Julio Pérez Pereira, cuyas instrucciones eran las de echar en tierra dicho batallón y demás fuerzas de desembarco en caso urgente y con carácter transitorio; iluminar durante la noche los puntos débiles y accesibles de la ciudad, interviniendo con su artillería para estorbar los intentos de los indígenas.

El 7 de septiembre las delegaciones extranjeras en Tánger notificaron ser ya innecesarias dichas precauciones por haberse los moros retirado a la montaña. Aquella misma noche hízose a la mar el crucero francés *Cosmao,* por cierto con las luces apagadas, acaso para burlar la acometida de los submarinos alemanes que operaban ya por el Estrecho.

El 8 el crucero *Extremadura* (comandante D. Adolfo Gómez Rubé) y el cañonero *Laya* bombardearon los aduares de la costa desde Río Martín a Ceuta; y el 15 una columna volante salida de Arcila al mando del coronel Martín Sedeño, y otra la del propio Fernández Silvestre, ocuparon Kudia-abd-el-Aman, quedando así aseguradas las comunicaciones con Tánger, Tetuán y Larache. En estas operaciones hicimos al enemigo 18 prisioneros, causándole 13 muertos y muchos heridos.

Fué ésta, oportunidad que nuestros políticos no aprovecharon para despejar la situación de Tánger, que entonces pudo ser incluída en la zona de nuestro protectorado. Bien lo merecía nuestra intangible neutralidad en el conflicto europeo y, dada la inmensa preocupación de Francia e Inglaterra, seguramente no hubieran puesto serios obstáculos a las justas y razonables pretensiones de España.

Desaparecidas las inquietudes de Tánger, las fuerzas de Infantería de Marina regresaron a Alcazarquivir y posiciones avanzadas, volviendo parte de ellas a las columnas volantes que operaban en el Jolot.

Procedente de Veracruz, y después de limpiar fondos en los Estados Unidos, fondeó en Cádiz, el día 23, el crucero *Carlos V*, al mando ahora del capitán de navío D. Salvador Buhigas y Abad, después de diez meses de estación en aguas de la República de Méjico, destinándosele bien pronto a la costa de Marruecos, en donde todos los buques eran necesarios.

El 15 de octubre fondeó en Cádiz el cañonero *Lauria,* de regreso



Los alumnos de la Escuela Naval Militar visitando la posición de Monte Arruit, durante su viaje de instrucción a bordo del crucero *Reina Regente.*

de su viaje a Fernando Póo, para donde saliera el 4 de abril con objeto de levantar los planos de la bahía de Corisco y desembocadura de Río Muni, entre otros trabajos hidrográficos en aquellas costas. Mandaba este buque el capitán de fragata D. Manuel Calderón Hortos.

La Infantería de Marina tomó parte en las operaciones de Yenak-el-Biban y Kudia Riba (15 octubre), y en las de R'Gaia (18 noviembre). El 29 del primero de los citados meses el *Recalde,* (comandante D. Antonio de Goñi), bombardeó las cabilas de Beni Said y Amara.

El crucero *Reina Regente,* que desde el 9 de septiembre hacía el viaje de instrucción con los aspirantes de Marina del primero y se-

gundo curso de la Escuela Naval Militar, estuvo en Ceuta, de donde zarpó el 4 de noviembre, recorriendo toda la costa de Africa desde Larache, a muy corta distancia, y desde el Kert a menor de un cable para que fuesen reconociendo los alumnos nuestras posiciones. Ya en Melilla, visitaron nuestros fuertes avanzados recorriendo Nador, Zeluán y Monte Arruit, donde fueron recibidos y agasajados por el general Aizpuru, viendo desde esta posición central las últimas conquistas en los tres desfiladeros de la cordillera de Ziata. En todo el trayecto, completamente pacífico, pudieron admirar la intensa labor de nuestro Ejército.

Encontrándose de estación en Las Palmas el crucero *Cataluña,* salió para Río de Oro, de donde regresó al arsenal de Cartagena, y designándose al *Princesa de Asturias* para relevarle en Canarias. El *Cataluña,* que, como hemos dicho, arbolaba la insignia del almirante Pidal, durante su permanencia en aquel archipiélago, prestó, entre otros, un importante servicio.

A fines de septiembre llegó al puerto de Santa Cruz de La Palma el vapor alemán *Macedonia,* con cargamento de aceite, grasas, carbón y otras materias, y como el gobierno inglés notificara al de Madrid que este buque estaba destinado a suministrar materias lubrificantes a los submarinos alemanes, después de laboriosas conferencias se ordenó al capitán del *Macedonia* que entregase a las autoridades de Marina una de las principales piezas de sus máquinas, quedando así el buque imposibilitado de poder navegar. Protestó aquél, alegando que, falto de movimiento, pudiera, en caso de temporal, correr el barco grave riesgo, acordándose en nuevas negociaciones diplomáticas que se trasladase a Las Palmas, como puerto más seguro. El 20 fondeaba en dicha bahía el *Macedonia,* que, comboyado por el *Cataluña,* y bajo la protección del pabellón español, cruzó entre los buques de la Marina británica de vigilancia en aquellas aguas.

El 26 de noviembre zarpó del arsenal de la Carraca para Las Palmas el crucero *Princesa de Asturias,* en sustitución del *Cataluña,* llevando material de guerra para el contratorpedero *Terror,* que allí continuaba. Tanto el *Cataluña* como el destroyer salieron de Canarias, al llegar el *Princesa,* el 29, fondeando el primero cuatro días después en Cartagena.

El vicealmirante Pidal cesó, por ascenso, en el mando de la escuadra el día 12 de diciembre, siendo relevado por el de igual categoría D. José María Chacón y Pery.

Si bien estas páginas dan la sensación del inusitado movimiento de nuestros buques, y de la incansable y silenciosa labor del sufrido personal de la Armada, cuyos pasos no son ni pueden ser seguidos por

los informadores de la prensa diaria, vamos a reproducir lo que en febrero (1914) dijo el periódico *Ejército y Armada* en apoyo de que a las dotaciones de los buques de guerra, de servicio en Africa, se les abonase el plus de campaña que disfrutaran durante el año 1909 y se les suprimiera en 1910:

"Hay buques, como son los cañoneros *Recalde, Bonifaz, Laya* y *Lauria,* que permanecen veinticuatro días en aquellas aguas, sin descanso a derechas ni uno solo de ellos, porque cuando no están cruzando de día y de noche, han de estar listos para desempeñar las comisiones que se les confiera por el Alto Mando; y otras veces vense obligados a refugiarse en calas y radas de dudosa seguridad huyendo de los temporales, o aguantar éstos en alta mar.

Otros, como el *Río de la Plata, Extremadura* e *Infanta Isabel,* que por su mayor radio de acción, permanecen cinco o seis meses participando en aquellas costas y puertos de todos los inconvenientes de la vida de mar y bloqueo."

Igualmente hacía resaltar los servicios de los contratorpederos *Audaz, Osado* y *Proserpina,* verdaderos zapatos de mar—decía—, que, por lo menos, prestan sus servicios en aquellas inhospitalarias costas, durante quince días seguidos

En cuanto a la Infantería de Marina, también en febrero de 1914, el *Ejército Español* publicó un artículo abogando porque el personal del Regimiento Expedicionario, fuese recompensado por el Ministerio del ramo, por sus especiales servicios, y recordaba las ilusiones, la capacidad, valor y tacto con que jefes y oficiales, llenos de juventud y entusiasmo, siguieron la campaña en la zona de la Comandancia General de Larache, desde la ocupación de esta ciudad y Alcazarquivir hasta la fecha, ejerciendo la acción diplomática con admirable discreción y resultados excelentes, y la militar, en la cual tanto se distinguieron jefes como el teniente coronel Alcántara, cuyas hazañas ha relatado la prensa, y cuyas dotes excepcionales le llevaron a encargarse de la columna que personalmente mandaba el entonces coronel Fernández Silvestre; y como el teniente coronel Sevillano, de brillante comportamiento en el ataque de los moros a Alcazarquivir, y jefe militar de aquella ciudad, en cuyo dificultosísimo cargo reveló especiales condiciones de mando e iniciativas que consolidaron su fama y brillante historia.

Pues bien —agregaba aquel periódico—, se da el caso de que al cabo de tanto tiempo de campaña, y una campaña que, digan lo que quieran los agoreros, ha tenido el feliz éxito de acabar con la influencia del Raisuni, el Ministro de Marina no haya recompensado a sus subordinados, que tan bien dejan el nombre de los muchos espa-

ñoles al lado de sus hermanos de riesgo y penalidad los militares terrestres..."

Comenzó el año 1915 gozándose de relativa tranquilidad en todo el protectorado, y con el grato suceso de la promulgación de la ley de Bases Navales (15 febrero), que presentó a las Cortes y éstas aprobaron, el ilustre vicealmirante D. Augusto Miranda Godoy, titular de la cartera de Marina, asegurándose el desarrollo y engrandecimiento de nuestro poder naval.

Aprovechando la buena disposición de los moros en la región de Melilla, en mayo se rebasó el Kert y se efectuaron en junio otros avances. El cañonero *Lauria*, mandado por el capitán de fragata D. Manuel Calderón y Hostos, y el *Recalde*, por el de igual empleo D. Manuel Tejera, coadyuvaron a las operaciones realizadas el 16 del primero de dichos meses, que dieron por resultado la ocupación de Tikermin y a la de Hassi-Berhan, que se efectuó el 6 de junio.

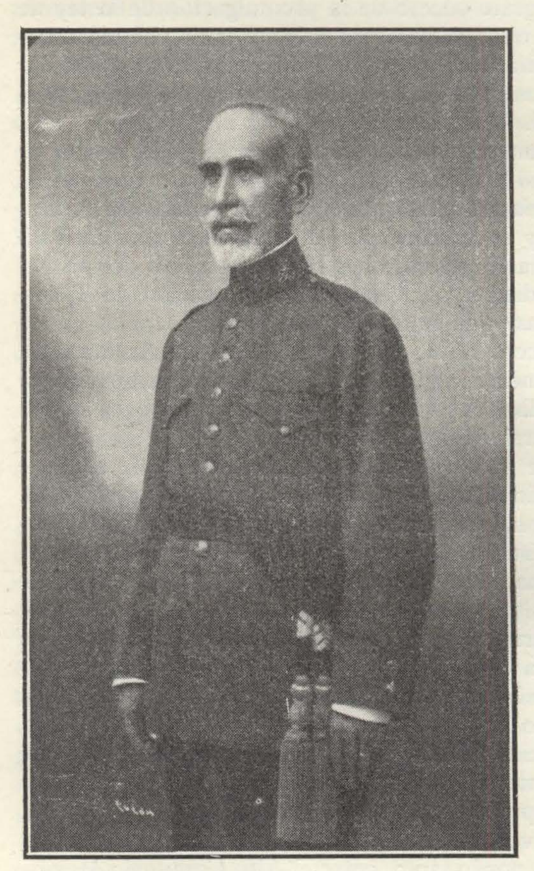
El 17 de julio el crucero *Reina Regente* se separó de la escuadra dirigiéndose a Melilla, donde recogió al nuevo comandante general de Larache, D. Emilio Villalba, conduciéndolo a dicha ciudad, en donde a su vez embarcó al general Fernández Silvestre.

Este fué el suceso de más transcendencia ocurrido en la zona de nuestro protectorado el año 1915, ya que la tranquilidad era absoluta. En el extenso sector oriental el entonces Comandante General de Melilla, Jordana, con su acertada gestión había logrado pacificar la región de su mando. Marina, Alto Comisario, mucho tenía igualmente adelantado captándose la voluntad de los indígenas en la zona de Tetuán. Por su parte Fernández Silvestre en la suya de Larache y Alcázar, seguía su política de atracción. No obstante, entre este caudillo y el famoso Raisuni las relaciones no eran cordiales. El célebre Cherif, autor del secuestro de Pericardes y de tantos otros atropellos, no transigía con la actuación del caudillo, que lo anulaba y restábale prestigio entre los indígenas del Jolot y Yebala. Por el contrario, en la labor diplomática, en el procedimiento del "chau" "chau", el Raisuni habíase sabido captar la voluntad del general Marina, o éste la del ex Bajá de Arcila. Existía, por lo tanto, entre el Alto Comisario Marina y Fernández Silvestre divergencia en cuanto al trato y consideración que debía tenerse con el Cherif, que no siempre nos fué fiel.

Así las cosas, ocurrió (junio), que un notable moro, afecto al Raisuni fué muerto por nuestros soldados, motivando este suceso una situación por demás dificultosa entre Marina y Fernández Silvestre, que terminaron por dimitir sus respectivos altos cargos. La historia juzgará acontecimientos que sólo anotamos como derivación de la falta de ecuanimidad y orientación en el complejo proble-

ma de Marruecos por parte de los gobiernos del antiguo régimen.

Jordana sustituyó a Marina en la Alta Comisaría. Embarcó el 24 de julio en Algeciras a bordo del *Recalde,* que lo condujo a Tetuán.



General de Brigada de Infantería de Marina D. Andrés Sevillano Muñoz.

Fernández Silvestre entregó el mando a Villalba el 22, regresando a la Península el 23 en el *Reina Regente.* Al pasar en este día por San Fernando, en viaje a Madrid, adonde iba como Ayudante de S. M. el Rey, entre los que le saludamos en la estación, figuraba también el coronel de Infantería de Marina D. José Sevillano. Entre éste y Silvestre cruzáronse las siguientes frases:

—Muchas gracias, mi general, por su expresivo recuerdo.

—De nada, Sevillano. A usted es a quien tengo yo que darlas. Jamás olvidaré lo mucho y eficazmente que usted me ayudó en mi dificultosa misión en Alcázar.

A propósito de esta sincera manifestación del Comandante General de Larache, creemos de justicia recoger en estas páginas lo que de la gestión de Sevillano dijo uno de sus biógrafos:

"En agosto de 1912 fué nombrado para mandar el primer batallón del primer Regimiento de Infantería de Marina destacado en Africa, en Alcazarkivir desde el año anterior; marchó D. José Sevillano a tomar posesión de su destino en septiembre, y presentándose el 10 fué nombrado el 14 comandante militar de aquella plaza, y su campamento,

y desde este día empieza a revelarse el mérito excepcional de este Jefe, que ha dado grandes pruebas de sus méritos y talento en el importante cargo puesto a su cuidado, y muy singularmente en las interinidades en que desempeñó la Jefatura superior de las fuerzas españolas en Larache, Alcázar y Arcila en las ausencias del valiente coronel, hoy general, Fernández Silvestre. Este ha tributado siempre los más ecomiásticos elogios al teniente coronel Sevillano; y a sus excelentes cualidades de jefe, de militar y de carácter especial para el mando y servicios allí desempeñados, se debe el que al organizarse el Regimiento de Infantería de Marina Expedicionario, con los primeros batallones del 1.°, y 3.°, se dispusiese por Real orden de 28 de febrero de 1913, que se encargase en comisión del mando del Regimiento, no obstante su empleo de teniente coronel.

Puede decirse, y todo el cuerpo aseveraría la afirmación, que el actual comandante militar de Alcázar es un jefe notable, no sólo de un mérito ordinario por el cumplimiento del deber y la aptitud general de la profesión, a que obliga a todos en la milicia el desempeño de las funciones de los empleos respectivos, sino que en él se da el caso de quien excede en todo a lo reglado y previsto; llena con exceso las condiciones exigidas, supera en todo, excediéndose siempre en el cumplimiento de la misión encomendada, poniendo en ella al servicio de una voluntad decidida, una inteligencia despierta y cultivada, y un don de mando y de carácter avezado a su ejercicio, que hace muy difícil tenga imitadores.

Se granjeó siempre el afecto de sus superiores, compañeros y subordinados, y supo obligar a cumplir, sin tener que extremar con el precepto que obliga ni con la presión jerárquica.

Sabe imprimir el sello de su autoridad con aquella razonable convicción que da la superioridad de su talento, la habil discrección del que siempre se distinguió por la oportunidad al emplearla.

Valiente, con militar entereza, ilustrado con la neutralidad del que posee un don peculiar, mas casi que una adquisición de la inteligencia; práctico en la dificilísima misión de mandar, y modesto y sencillo sin las afectaciones equívocas del que pretende efectos estudiados.

Tal es el Jefe del 4.° Regimiento (o Expedicionario) de Infantería de Marina; sus hechos de armas en los últimos combates de Alcázar y notables disposiciones que en defensa de sus campamentos tomó, están tan recientes, y son tan conocidos, que ello nos releva de detallarlos. El Excmo. Sr. Comandante General de aquellos territorios bien sabe los méritos que atesora.

Nosotros, que no tenemos el honor de tratarle y sólo lo conocemos de vista, hemos querido rendirle en estos renglones, mal perge-

ñados, este tributo de sincera admiración, porque con ello creemos que no sólo realizamos una justa obra, sino que cooperamos a enaltecer de esa forma los títulos valiosos que ostenta la Infantería de Marina, a cuyo Cuerpo tanto brillo da el teniente coronel Sevillano con sus prestigios (1)".

Cumplido este deber en honor del eximio infante de Marina, sigamos la labor de nuestros barcos: El 20 de julio encalló a causa de la niebla en cabo Tres Forcas (Melilla), el vapor *Tordera*. El *Bonifaz*, que entonces mandaba el capitán de fragata D. Antonio Roji, prestó eficaz auxilio al buque embarrancado, cuyo capitán, una vez en salvo, rogó al *Telegrama del Rif* hiciese pública su gratitud a las autoridades de Melilla, y muy especialmente al comandante de dicho cañonero, por los valientes servicios que con gran peligro del buque de su mando, le prestó, maniobrando hábil y peritísimamente para ponerlo a flote.

El 3 de agosto fondeó en Ceuta el transporte *Almirante Lobo*, donde embarcó el Alto Comisario general Jordana, para girar visita de inspección a Larache, Alcázar, Arcila y Melilla, en cuyo puerto ancló al siguiente día. Jordana permaneció en Melilla hasta el 12, que salió para Larache. Cumplida su comisión, el *Lobo* marchó a la Carraca el 15 del mismo agosto. La visita del Alto Comisario fué en extremo minuciosa, informándose y documentándose para desarrollar su especial política a que luego nos referimos.

La tranquilidad en nuestra zona de Protectorado, permitió a la escuadra, al mando del almirante D. José M.ª Chacón y Pery, e integrada por el *Carlos V*, buque insignia, acorazados *España* y *Alfonso XIII*, destroyer *Terror*, y torpederos *3, 6, 8, 9* y *10*, reunirse en Ferrol, puerto que abandonó el 22 de septiembre para efectuar prácticas en las Rías bajas.

Por esta época prestaban el servicio de vigilancia y represión del contrabando en la costa marroquí los cañoneros *Infanta Isabel*, *Recalde*, *Laya* y *Lauria*, y el crucero *Extremadura*, cuya base tenía en Tánger, donde alternaba con el *Cataluña*, y terminado su nuevo viaje de instrucción con los guardias marinas, con el *Reina Regente*, y finaliza el año 1915, sin que el cronista pueda recoger otros sucesos de importancia, como no sea, insistimos, la tranquilidad que reinaba en Marruecos, en donde, de acuerdo con Jordana, ordenó el gobierno la repatriación del mayor número posible de fuerzas peninsulares.

En noviembre de dicho año, un violento temporal de Levante, tan frecuente en el Estrecho y costa del Norte de Africa, arrojó sobre ella a una embarcación de Tarifa denominada *Eulalia*, patroneada por Ra-

---

(1) *Marsfilo* (seudónimo del distinguido escritor militar D. Celestino Rey Joly), en la *Ilustración Militar*. Madrid, 1913.

fael Pérez, y tripulada por diez marineros que fueron hechos prisioneros por los moros de la cabila de Hauma, después de destruirles el barco y artes de pesca. Durante tres meses permanecieron en el cautiverio, hasta que las autoridades de Ceuta los rescataron en los últimos días del mes de enero de 1916, en que los recogió el cañonero *Infanta Isabel* (comandante D. Honorio Cornejo), restituyéndolos al suelo patrio.

En marzo, el vicealmirante Chacón y Pery fué relevado en el mando de la escuadra por el de igual categoría D. Salvador Moreno Eliza; y el 30 de este mes el *Lauria* desembarcó en Algeciras al Alto Comisario Sr. Jordana, llamado por el Gobierno para conferenciar sobre asuntos del Protectorado.

De *El Heraldo de Melilla,* fecha 4 de mayo, copiamos:

"Durante el temporal de los pasados días, dos barcos de pesca, que salieron de esta plaza, patroneados por Manuel Bravo López y José Guerrero González, se vieron obligados a buscar refugio en una cala de la playa de Yazanen. Cada una de estas embarcaciones iba tripulada por cuatro hombres.

Habiendo arreciado el temporal, los pobres pescadores, faltos de víveres, hubieran pasado horas muy amargas, si en su auxilio no hubiese prontamente acudido el cañonero *Infanta Isabel,* que regresaba por la costa de Alhucemas.

Enterado su comandante, capitán de fragata, D. Honorio Cornejo de la situación de los pescadores, ordenó que se les facilitaran alimentos, agua y tabaco, como así se hizo.

La oficialidad del cañonero estuvo cariñosísima con los tripulantes de las barcas, prodigándoles sus auxilios.

Los patrones Manuel López y José Guerrero, con sus embarcaciones, han regresado a este puerto, están muy agradecidos a los distinguidos marinos del *Infanta Isabel,* y para testimoniar su gratitud así nos los ruegan hagamos público, a lo que accedemos gustosos".

El 1.º de mayo se efectuó en la región de Larache una operación, de cuya columna formaba parte el grupo de ametralladoras de Infantería de Marina. El día 2, en telegrama oficial, decía el general Villalba que después de haber ocupado las posiciones del Zel, Zinatz y Talha, que cerraban la zona internacional, había terminado el repliegue. "En tiroteo sostenido —añadía—, en el avance y repliegue tuvimos 7 indígenas muertos y 30 heridos, de ellos cuatro europeos.

En la operación tuvo importante intervención el Raisuni, contribuyendo a la escasa resistencia que ofreció el enemigo. Posiciones ocupadas dominan camino Tetuán a Tánger, batiendo valles de Garifa y T'Zelata, falda de Yebel y Zerén. Quedan dominadas cabilas Anghera y Wad-Rás".

Era esta operación preliminar de un suceso importante de que luego hablaremos, preparado por la hábil política del general Gómez Jordana, resuelto partidario de nuestra penetración pacífica en el territorio africano.

El día 4 de mayo fondeó en Cádiz el *Extremadura*, procedente de nuestras posiciones del Golfo de Guinea, para donde saliera el 2 de marzo. Venía convoyando a dos trasatlánticos que conducían a los alemanes expulsados del Camerón, y habían estado internados en la Guinea española. Desembarcaron en dicho puerto, y de allí se trasladaron a Alcalá de Henares, en donde fueron internados, hasta que terminó la guerra europea.

"La internación de las tropas coloniales alemanas del Camerón en Fernando Poo, obligó al Gobierno a enviar una compañía de Infantería de Marina. Esta salió de Larache, embarcada en el vapor correo *Cataluña*, el 30 de diciembre de 1916. El gobernador general de nuestras posesiones en Guinea, no creyendo, por la falta de alojamiento adecuado y por la confianza que tenía en la disciplina de los internados, que fuese necesaria, propuso al Ministro de Estado el regreso de los soldados españoles. Aceptada la propuesta, tornaron a su base en febrero y marzo de 1917, quedando destinados en los campamentos de internados los oficiales y clases.

La discrección, tacto y habilidad de la oficialidad de Infantería de Marina, en sus relaciones con las fuerzas internadas, admirables en su organización, fueron muy elogiados: "Ha sido visto por este Gobierno general, proclama el Sr. Dabán en 5 de mayo de 1917, que todo cuanto afecta a la disposición de los tres campamentos en el orden de la disciplina, instrucción, ornato, construcción de viviendas, almacenes, caminos, plantaciones, esmerado servicio en la higiene y asistencia en las hospitalidades, nada deja que desear, estando manifiestas las mejoras introducidas en todos los servicios. Mucho esperaba este centro del celo, tacto y patriotismo, cualidades que concurren en la oficialidad de Infantería de la Armada, pero preciso es que haga constar que el interés e iniciativas desarrolladas por ella ha superado al mayor deseo, toda vez que el estado actual de los campamentos es tal, que puede servir de modelo en organización y disciplina militares (1)".

Además del personal de Infantería de Marina, también prestó servicio en dichos campamentos personal de Sanidad de la Armada.

Volvamos al Norte de Africa. Gómez Jordana habíase captado la voluntad del Raisuni, siguiendo la política de su predecesor el gene-

(1) Rodríguez Delgado de Mendoza, obra citada, pág. 196 y siguientes.

ral Marina, y entre nuestro Alto Comisario y el Cherif, se concertó una entrevista para la definitiva ocupación del Fondack. Al efecto, de Tetuán y Larache salieron dos columnas, al frente de las cuales iban, respectivamente, Jordana y Villalba, dirigiéndose el primero a Laucien, y el segundo a la colina de Ain-Hamsua, cerca del Fondack, y en cuyas inmediaciones acampó sus fuerzas, en las cuales iban escuadradas las ametralladoras de Infantería de Marina.

Celebróse el encuentro de Jordana y el Raisuni, el 21, en las inmediaciones de nuestra posición de Laucien, en los llanos que hay entre ésta y el monte cónico, lugar de recuerdos históricos, pues casi es el mismo donde en 1860 se celebró la entrevista del general O'Donnell y el hermano del Sultán Muley el Abbas, después de la batalla de Wad-Rás.

El Raisuni acudió desde R'Gaia, por el Fondack, en compañía del coronel Barrera y el cónsul Zugasti, y los Jefes de cabila que nos auxiliaban en Yebala occidental. Llegó al frente de una mehala de 4.000 moros.

El Alto Comisario Jordana, iba escoltado por cinco escuadrones de caballería. Moros amigos ocupaban las alturas próximas. Acompañábanle su hijo, el Jefe de Estado Mayor, intérpretes y varios notables de Anghera y Wad-Rás.

Las fuerzas del Raisuni formaron el cuadro en torno de la tienda de campaña, en donde precedida de un almuerzo, se celebró la conferencia entre nuestro general y el célebre Cherif, a la que asistieron los coroneles Gómez Sousa y Barrera, Zugasti y los intérpretes, tratándose de restablecer las comunicaciones entre la zona Oriental y la Occidental, ocupando nuestras tropas el Fondack.

Jordana, que había salido de Tetuán a las ocho de la mañana, entraba en la plaza a las seis de la tarde. El Raisuni regresó a R'Gaia con sus parciales.

Pocos días después de esta entrevista, el día 25, nuestras tropas ocupaban el Fondack sin disparar un tiro. Más de 3.000 moros presenciaron la marcha de nuestras columnas, observando actitud pacífica las cábilas de Wad-Rás, Beni Said, y Beni Sidel. Una vez más triunfaba la acción política, sin que tal éxito fuera bastante a creer que podía prescindirse de la acción armada, indispensable para consolidar aquélla, que si mucho nos costaba, nos economizaba mayor sangre.

El suceso era de transcendencia. Un paso más dado en la acción civilizadora y penetración en la zona de nuestro Protectorado, a cambio, sabe Dios de qué concesiones que no hemos de comentar, ni ello es objeto de este libro.

De Algeciras salió el 18 de junio el *Recalde,* llevando a su bordo

al Ministro de Fomento D. Amalio Jimeno, que visitó los puertos de nuestra zona.

A pesar de la ocupación pacífica del Fondack, la cabila de Anghera continuaba siéndonos hostil, imponiéndose una operación de castigo que se efectuó el 29 de junio, destruyendo nuestras tropas los aduares de Biut y Ain-Yir, donde residían los más díscolos, ocupándose nuevas posiciones en la loma de las trincheras y cudias vecinas. Cogimos a los rebeldes centenares de fusiles, gumías y muchas zabulas llenas de cartuchos Mauser.

En estas operaciones tomaron parte nuestros buques, bombardeando la costa desde Punta Leona a Malabata, los días 20, 29 y 30, el acorazado *Pelayo,* mandado por el capitán de navío D. José Gutiérrez Sobral, y los cañoneros *Alvaro de Bazán* y *Bonifaz.*

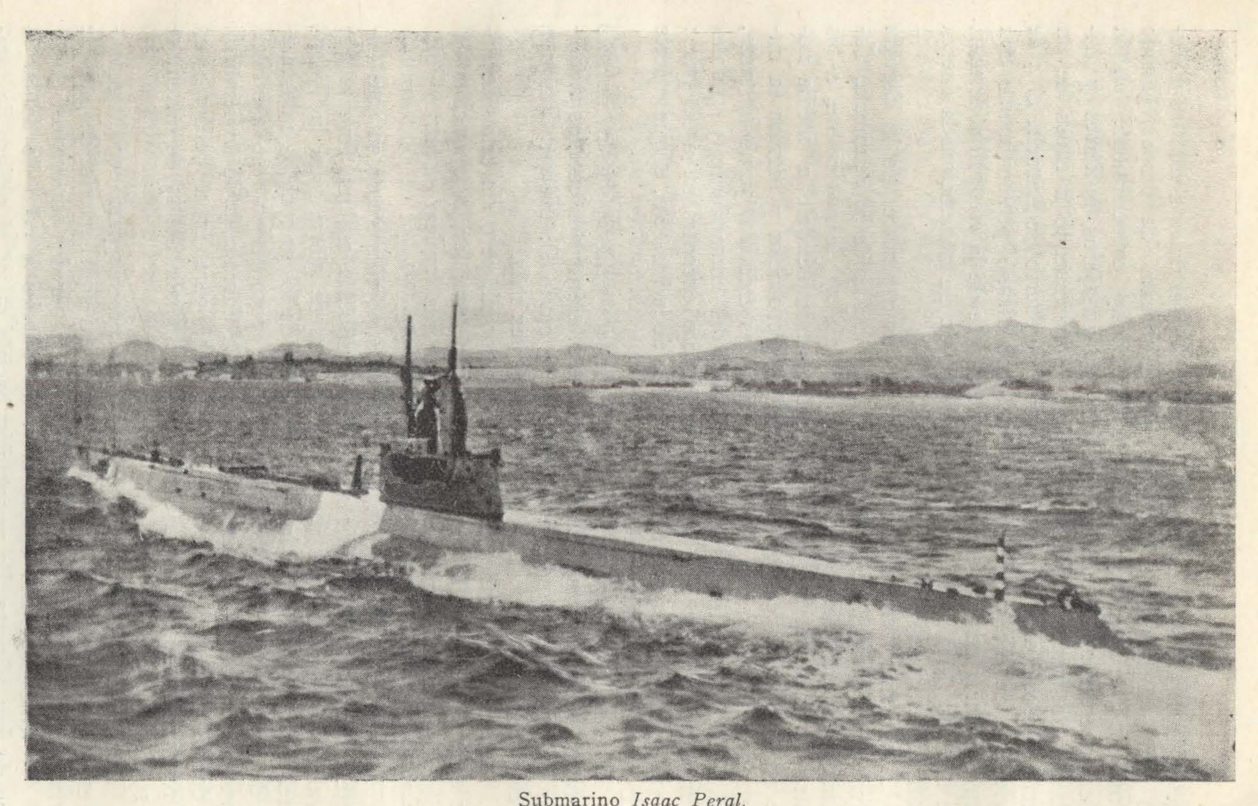
Nuestros barcos en incesante vigilancia, no sólo en la costa de Africa, sino también en el litoral español, como así lo exigía nuestra neutralidad ante la guerra, recogieron numerosos náufragos procedentes de buques torpedeados por submarinos alemanes, y desempeñaban otras muchas comisiones, mientras algunos oficiales y muchos maquinistas y fogoneros se encargaron de diferentes servicios, con motivo de las huelgas del personal náutico y ferroviario planteadas por entonces.

En los arsenales de la Península, y en algunos extranjeros continuaban activamente las construcciones navales para la reposición de nuestro viejo material.

En el verano de 1916 marcharon a Italia y a los Estados Unidos dos comisiones de la Armada para hacerse cargo de los submarinos que en aquellos países se construían para nuestra flota; y casi al mismo tiempo que ingresaban en el Museo Naval el sable que S. M. la Reina Regente regaló al que fué ilustre teniente de navío D. Isaac Peral y Caballero, los gemelos marinos y escribanía que este inolvidable oficial usaba, se lanzaba al agua en Nueva York (21 julio), el primero de los sumergibles que han figurado en las listas de nuestra Marina de guerra.

Y al cabo de tantos años de haber tenido en olvido la memoria del ínclito español, trayendo y llevando su nombre en penoso calvario, se concedió, por fin, una reparación nacional al recuerdo del inventor insigne, bautizando aquel buque con el nombre glorioso de *Isaac Peral.*

Entre los servicios prestados por el personal de la Armada en nuestra zona del Protectorado, encontramos un hecho saliente de que fué protagonista el capitán de corbeta D. Manuel Fernández Almeida, que desde enero de 1916 desempeñaba el destino de Interventor de Ma-



Submarino *Isaac Peral*.

rina en Larache, donde prestaba importantes servicios a nuestro Ejército como director de embarco y desembarco de tropas, ganado y material de guerra, distinguiéndose muy especialmente en la difícil operación del salvamento de 122 pasajeros militares y tripulación del vapor mercante *Elvirita,* embarrancado a causa de un fuerte temporal a la altura del espigón del puerto de Larache el 4 de noviembre de dicho año, salvamento que dirigió personalmente con gran energía y pericia, embarcado en un bote de la compañía de mar, que con dos remolcadores y otra embarcación de la mencionada fuerza acudieron en auxilio de los náufragos.

El crucero *Reina Regente* hizo con los aspirantes de la Escuela Naval el viaje anual de instrucción por las costas de la Península, Canarias y puertos del Norte africano. El día 27 de noviembre, a las cuatro de la tarde salió de Valencia, sorprendiéndole a media noche un horroroso temporal. Furiosas olas cruzaban y barrían la cubierta del buque, siendo necesario cerrar las escotillas y, no obstante, esta precaución. inundáronse la cámara del comandante y pañoles de municiones. Las olas arrastraban cuanto encontraban a su paso: un violento golpe de mar arrebató el asta de la bandera, e igual suerte corrió un bote de salvamento.

El crucero pasó unas horas de verdadero peligro, mas ni un sólo momento perdió la tripulación su serenidad, ejecutando cuantas maniobras ordenó su comandante el capitán de navío D. Manuel Pasquín, de cuya pericia marinera dió pruebas una vez más.

A la mañana siguiente amainó el temporal, pero sin cesar de llover torrencialmente, lo cual dificultaba determinar la situación del buque, que pasó muy cerca de Alicante, yendo a fondear en Santa Pola, donde los aspirantes efectuaron prácticas y ejercicios.

Por entonces la fragata *Numancia,* la popular representante durante medio siglo del sentir marítimo español, la antigua fragata que llevaba entre sus hierros recuerdos de días de gloria para la Patria, aquel navío que no pudo faltar en ninguno de los momentos culminantes de nuestra historia, que era, en fin, un trozo viviente de la misma, abandonó su fondeadero en el Arsenal de la Carraca (2 de noviembre), en donde se podría, olvidada e inválida, para ir a perderse en las rompientes de una costa extraña en la mañana del 17 de diciembre de 1916.

La gloriosa nave vendida por 30.300 pesetas para ser desguazada en Bilbao, salió de la bahía de Cádiz para aquel puerto, después de varias arribadas y contratiempos, remolcada por dos vaporcitos.

Violento temporal encontraron los buques a poco de doblar el cabo de San Vicente. La navegación hacíala difícil el peligro de rom-

per los remolques, y siendo imposible arribar a Setubal, dió fondo la fragata al abrigo de la costa de Zecimbra, no muy lejos de la desembocadura del Tajo. La violencia del tiempo destrozando las defensas del buque, lo puso en serio peligro de naufragar.

Pidióse entonces auxilio a Lisboa, pero los elementos enviados por el gobierno portugués fueron tardíos: la *Numancia,* rotas las cadenas de sus anclas, impelida por la fuerza del viento y del oleaje, se fué contra las rocas, destrozándose.

Así finó su vida este célebre buque, que era ya una reliquia de nuestra flota. La voz de la prensa no logró detener la mano demoledora, y la vieja fragata que regara con su sangre Méndez Núñez, la primera blindada que dió la vuelta al mundo, parece como si hubiera preferido estrellarse en costas extranjeras, a ser utilizada con fines comerciales en su propio país.

¡Una muda lección, una trágica y callada protesta contra el olvido imperdonable del Estado español!

En los últimos meses del año continuaban sus cruceros en Marruecos el *Extremadura, Infanta Isabel, Alvaro de Bazán, Recalde, Bonifaz, Lauria* y *Laya.*

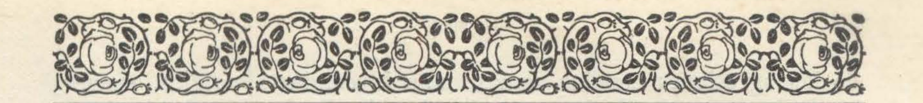
En Ceuta permanecía el acorazado *Pelayo,* y al terminar diciembre estacionábase en Larache el crucero *Cataluña.*

Tal es el balance de estos años 1914-1916, en los cuales, a pesar de la incesante labor y los rudos temporales sufridos por nuestros buques no se registraron accidentes graves, salvo la pérdida del cañonero *Ponce de León,* ajeno a la intervención de nuestros marinos; en cambio, el destroyer *Cadarso,* gemelo del *Bustamante* y el *Villaamil,* fué alta en las listas de la armada, juntamente con varios torpederos, continuando en los Arsenales de Ferrol y Cartagena la construcción de un crucero explorador, el *Reina Victoria Eugenia,* y destroyers y submarinos dispuestos por la Ley de Bases Navales de 19 de febrero de 1915.

No hemos de pasar a otro capítulo sin consagrar un recuerdo a la memoria del ilustre general Gómez Jordana, que desempeñaba la Alta Comisaría en los dificultosos momentos de la guerra europea, ya que Marruecos fué, durante la misma, un peligro para la neutralidad que España mantuvo a toda costa, fiel a los compromisos anteriores que oportunamente hemos aludido.

El Raisuni, inclinado del lado de Alemania, estuvo a punto de hacer la guerra a Francia en la zona de su protectorado, y para ello había recibido un millón de libras esterlinas, que más tarde devolvió, licenciando a sus huestes, accediendo al influjo de Gómez Jordana que ejercía una admirable política de contención sobre el especial carácter

de los moros. El talento y relevantes dotes del malogrado general salvó entonces a España de serias complicaciones, y tal vez de ser beligerante en la guerra más trágica de la Historia. Jordana habíase igualmente distinguido en el mando de la Comandancia general de Melilla. En el ejercicio de su alto puesto se distribuyeron, por primera vez, a los indígenas de Frajana (1913), semillas y abonos para las tierras. Era este prestigioso general un resuelto y convencido partidario de la penetración pacífica y de la colonización en todos sus aspectos.



CAPITULO V

Servicios, acrecentamiento y operaciones de nuestra Marina desde 1917 a 1921.

El organismo naval de España no tiene una plétora de vida que permita registrar un balance anual de grandes y transcendentales hechos, pero sí una continuada y asidua labor impuesta por la misión que tenemos que cumplir en Marruecos. Su restauración, comenzada por el general Ferrándiz en 1908, ha ido operándose lentamente con progresos y reacciones sucesivas, pero en definitiva siempre adelante, hasta tal punto que los nuevos armamentos navales, por sus condiciones técnicas, velocidad, radio de acción, etc., de los buques, hayan llamado y llamen la atención de las principales potencias marítimas que tienen fija su mirada en esos esfuerzos nacionales inspirados en el propio instinto de conservación, libre de todo prejuicio y de todo deseo o empresa censurable y loco imperialismo.

Contamos ahora con un núcleo de escuadra, un excelente plantel de oficialidad especialista de aviación naval y de submarinos; la industria de construcciones nacionalizada; navegan nuestros buques, practican sus dotaciones, pero el desgaste del material es grande por ese incesante ajetreo que imponen las circunstancias, siendo de esperar que el desarrollo y fomento de nuestra Marina no se detenga y lleguemos al total mejoramiento y fomento de nuestras bases navales, en las cuales mucho queda por hacer.

Y ese continuado servicio de nuestros buques no ha tenido interrupción en los veintiún años transcurridos desde el mandato que recibimos en Algeciras. España trató por todos los medios de evitar la intervención armada en cuanto le fué posible, y, a la enérgica reacción

de las agresiones con las armas, unía la conducta política, suave y benévola, tratando de borrar toda idea de dominación, haciendo esfuerzos insuperables para llevar a las cábilas el convencimiento de que nuestra misión era sólo civilizadora y de paz. Momentos hubo, en la época de Jordana, y después del acuerdo con el célebre Cherif el Raisuni, en que se creyó asegurada la tranquilidad.

No obstante, nuestros barcos continuaron incesantemente el servicio de cruceros, a evitar, en lo posible, el contrabando de guerra, tanto más que aquel sosiego aparente escondía un equilibrio inestable en una y otra zona. Bien pronto nos lo demostró la ruptura de las amistosas relaciones con el Raisuni, que demandaba sus exigencias de carácter, cada vez más imposibles, y su manifiesta mala fe, iniciándose así a principios del año 1919 las operaciones militares que habían de conducirnos hasta Xauen, en octubre de 1920.

Del servicio constante de nuestros buques, vamos a seguir recogiendo las notas más salientes. Hemos de renunciar al fárrago inmenso de las que figuran en los expedientes y legajos respectivos, con relación a sus no interrumpidas navegaciones, pues de lo contrario, nuestra labor, grata para nosotros, sería interminable, o por lo menos de tal magnitud, que abarcaría más de un volumen, con la dificultad de hacerla amena e interesante.

En enero de 1917 estaba en aguas de Tánger el *Pelayo*. Uno de aquellos días fondeó a su lado el vapor francés *Konang-si*, de 4.000 toneladas, que entró en la rada huyendo del temporal. Como éste seguía violentísimo, fuese el buque francés contra el costado del acorazado, abollándole varias planchas y causándole averías en el portalón, varadero de anclas y varios botes. Los desperfectos más importantes los recibió uno de los reductos. El *Konang-si* resultó también con desperfectos en la popa.

El *Pelayo* marchó días después a la Carraca para reparar sus averías, siendo relevado por el *Cataluña*.

El *Infanta Isabel* salió para Fernando Poo, desde Las Palmas, el día 11 del citado mes de enero, permaneciendo de estación en aquella colonia durante algún tiempo. Mandábalo el capitán de fragata don Mariano Sbert.

El 12 de marzo arribó a Las Palmas atracando al costado del *Cataluña* el submarino *Isaac Peral*. Hizo la travesía del Atlántico en quince días, convoyado por el *Claudio López*, de la Compañía Trasatlántica española. Desde el primer momento de su salida de New-York tuvo que luchar con el estado imponente del mar, dando pruebas de sus excelentes condiciones marineras y navegando a una velocidad de 12 a 14 millas. Tan difícil fué la salida de aquel puerto a

causa del temporal, que el práctico no pudo volver a tierra. Una imperfección en el funcionamiento de los motores obligó al sumergible a disminuir su marcha al cuarto día de viaje. A unas 900 millas de las islas Canarias, por pérdida de gran cantidad de petróleo a consecuencia de un defecto del cierre del tanque exterior, se vió obligado el comandante del *Peral,* capitán de corbeta D. Fernando de Carranza y Reguera a pedir remolque, operación que se hizo de madrugada y dirigió el capitán del trasatlántico D. José Lorca. Hubo necesidad de utilizar cohetes lanza cabos, hasta conseguir que uno de éstos fuera recogido por el sumergible. Cerca ya de Las Palmas sufrieron los buques un temporal de violencia extraordinaria, que rompió los remolques, continuando navegando el submarino con sus propios medios. El mar arrebató al *Claudio López* tres botes e inutilizó otros dos, poniendo al buque, que conducía importante cargamento de pertrechos de guerra, en inminente peligro de zozobrar.

En la tarde del 25 de abril entraba en el arsenal de Cartagena el *Peral,* tributándose al primer submarino español entusiasta recibimiento. Con él llegó el *Extremadura,* que le había dado remolque desde Las Palmas, para evitar cualquier contingencia desagradable con motivo de la guerra europea.

Además del comandante Sr. Carranza, formaban la dotación del *Peral* los jóvenes alféreces de navío D. Luis Vial Diestro y D. Jesús M.ª de Rotaeche.

Desplaza el *Peral* 500 toneladas en superficie y 742 sumergido. Mide 60,10 metros de eslora; 4,81 de manga; 5,16 de puntal y 3,36 de calado. Su velocidad es de 15 millas y 10 sumergido. Lleva 4 tubos lanzatorpedos y un cañón de tiro rápido de 49 m/m.

Encontrándose en Canarias el cañonero *Laya* marchó el 31 de agosto a Cabo Juby y embarcando allí el gobernador militar y moros amigos, dirigióse a Matos Alé al NE. de cabo Bogador, donde días antes había embarrancado a causa del temporal el pailebot *Juanito,* de la matrícula de Puerto de la Luz, y a cuyo salvamento se oponían los indígenas de las cábilas inmediatas. Desembarcado el gobernador para conferenciar con aquéllos y preparado el *Laya* para hacer fuego en el caso de que no se mostraran razonables, transigieron al fin los cabileños, procediéndose entonces al reconocimiento del buque náufrago y desistiendo el propietario (que iba a bordo del cañonero) del salvamento. Recorrió luego el *Laya* la costa hasta la bahía Cadnet, y después de dejar en Cabo Juby al gobernador y notables que le acompañaban, regresó a su estación de Tenerife.

El día 5 de septiembre Tarragona tuvo el honor de prodigar los primeros cariños de la madre patria a los tres nuevos submarinos cons-

truídos en Italia y a sus bravas tripulaciones. que, después de un viaje difícil por la gruesa mar encontrada en el golfo, anclaron en aquel puerto en unión del crucero *Extremadura,* que los escoltaba desde Spezzia.

Eran éstos: el *A-1 Monturiol,* que mandaba el capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes, jefe de la escuadrilla, yendo de segundo comandante D. Rafael Espinosa de los Monteros y Bermejillo, y de oficial D. Mateo Mille y García, alférez de navío.

A-2 Cosme García; comandante D. José Cantillo, teniente de navío; segundo, D. Francisco Regalado y Rodríguez, alférez de navío, y oficial el de igual graduación D. Arturo Génova Torruella.

Y el *A-3* al mando del teniente de navío D. Eduardo García Ramírez y los alféreces D. Manuel de Flórez y Martínez de Victoria, segundo comandante y oficial D. Manuel Nieto Antúnez.

Practicaron diferentes ejercicios a presencia del Ministro de Marina, contralmirante Marqués de Hinojosa, que se sumergió en el *A-1,* y después de tocar en Valencia y Alicante, dió fondo la flotilla en Cartagena el 14.

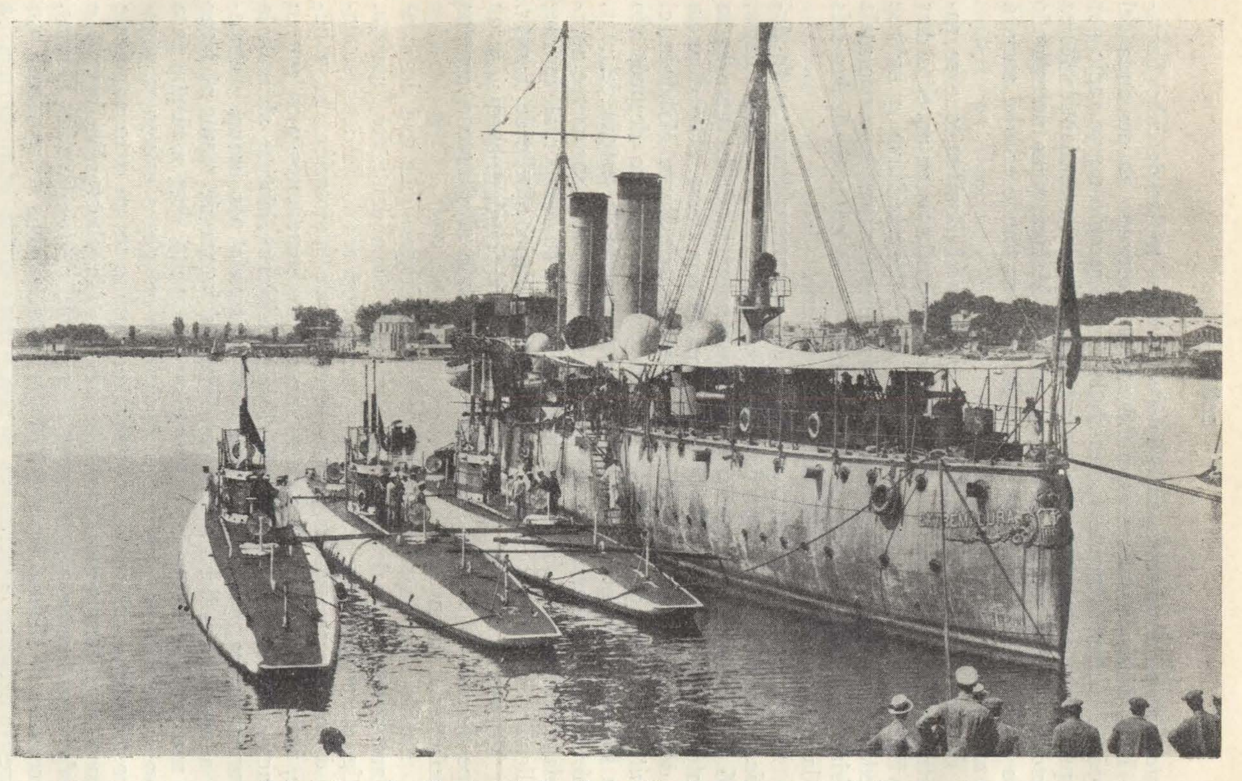
Dichos sumergibles desplazan, en inmersión, 265 toneladas cada uno y 318 sumergidos. Tienen una eslora de 45,63 metros; manga máxima 4,22 y calado máximo 3,09. Desarrollan un andar de 13,5 millas en superficie y 8,5 en inmersión. Llevan dos tubos lanzatorpedos y van tripulados por 18 hombres.

Ya en España los cuatro submarinos, y próximo a ser trasladado a nuestros puertos un buque de salvamento encargado a Holanda, era necesario comenzar la instrucción de las dotaciones que habían de tripular los que se construían en Cartagena, en virtud de la ley de escuadra de 1915 (no tan rápidamente como se deseaba por la dificultad que en el acopio de materiales traía consigo la guerra europea), para lo cual, por R. O. de 27 de febrero de 1918, se estableció en aquel arsenal la Escuela de Submarinos, nombrándose Director de la misma al capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes.

Por la huelga de los marinos mercantes, los cruceros *Princesa de Asturias* y *Cataluña,* y el transporte *Almirante Lobo,* desde fines de diciembre hasta el 18 de enero de 1918 se encargaron del transporte de soldados licenciados y reclutas entre Málaga y Melilla.

El 20 de enero perdió el *Pelayo* en la rada de Tánger un ancla de 6.000 kilos y tres grilletes de cadena, que pudo ser recuperada en circunstancias especiales, por el segundo buzo de dicho acorazado, Eduardo Martínez.

Fondeado en Tánger el *Princesa de Asturias,* el 5 de noviembre recogió un radiograma emitido en Málaga, ordenando que el cañonero de estación en Tetuán zarpase en auxilio del crucero *Reina Re-*



Submarinos *A-1 Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3* y crucero *Extremadura*.

gente, que se encontraba sin gobierno a cinco millas de cabo Sacratif. El *Princesa* abandonó su fondeadero navegando en demanda del *Regente.* Entre las nueve y diez de la noche recogió nuevo radio por el que supo que dicho crucero era remolcado por el trasatlántico *Reina Victoria Eugenia,* dirigiéndose al puerto de Málaga, y no necesitando otro auxilio, el *Princesa,* retornó a Tánger, en donde echó el ancla a las nueve del día 6.

En auxilio del *Regente* salieron también el *Bonifaz,* que se encontraba en Melilla, y el *Recalde.* Dicho crucero hacía en aquellos días el viaje de instrucción con los alumnos de la Escuela Naval, y habíase quedado sin gobierno a causa de no poder levantar presión por la mala calidad del combustible y estar empeñado en la costa desde las seis de la madrugada, sin movimiento ni gobierno.

Encontrándose de estación en Tánger el crucero *Princesa de Asturias,* al mando del capitán de navío D. José de la Herrán y Puebla, el 6 de diciembre, día en que un furioso temporal de Levante hacía punto menos que imposible la comunicación con tierra, echó el ancla en dicha bahía, a una milla de distancia cerca de Punta Malabata, el *scout Landsdale,* de nacionalidad norteamericana. Poco después vió con sorpresa la dotación del crucero que, a pesar del estado del mar, botó al agua una gasolinera que, a duras penas, podía sostenerse abarloada al costado del buque, y subió de punto su estupor al ver que se llenaba de gente y desatracaba en demanda del muelle de Tánger.

Momentos después, juguete de las olas la frágil embarcación, un golpe de mar la hundía sin piedad, arrastrando al abismo a cuantos tripulantes iban en ella.

Desde a bordo se distinguía a los náufragos debatirse desesperadamente en medio del impetuoso oleaje. El comandante del *Princesa,* testigo de aquella trágica escena, y que ante el estado del mar no había dado francos velando por la seguridad de la dotación de su buque, no vaciló ante el deber de socorrer a sus semejantes y ordenó en el acto al oficial de guardia, D. Eduardo Merín, lanzase al agua la segunda lancha, que, convenientemente equipada por bravos marineros al mando de dicho oficial, se dirigió a fuerza de remos al lugar del naufragio, y luchando con una mar imponente, llegó a tiempo para salvar a veintitantos náufragos, a costa de no pocos esfuerzos y peligros. Nuestros marinos, exponiendo su vida en un acto altamente humanitario, dieron una vez más ejemplo de abnegación, arrojo e hidalguía, que supo recompensar el gobierno de los Estados Unidos, ofreciendo al alférez de navío Merín unos valiosos prismáticos, con expresiva dedicatoria incrustada en oro, y una medalla del mismo metal a cada uno de los marineros que tripulaban la lancha del buque español.

Meses después el *Princesa de Asturias* relevó en Barcelona al crucero *Cataluña,* en cuyo puerto tuvo lugar (1919) la entrega solemne de los obsequios del gobierno americano, asistiendo al acto el infante D. Carlos, capitán general de Cataluña y las autoridades de Barcelona.

En noviembre de 1918 falleció el Alto Comisario, Sr. Gómez Jordana, siendo nombrado para sucederle el general Berenguer, quien embarcó en Algeciras a bordo del *Princesa de Asturias* el 2 de febrero siguiente, desembarcando en Ceuta. Posesionado de la Comisaría, el 7 marchó a Larache en el mismo buque, que zarpó el 10 para Tánger, de cuya rada salió el 14, con dicho general, para Ceuta. El 21 abandonó este fondeadero con rumbo a Río Martín, donde de nuevo embarcó el Alto Comisario para visitar los Peñones y Melilla, deteniéndose ante el poblado de Targa y Punta Botella, en donde recibió el general a algunos moros con los cuales conferenció. En Alhucemas recibió también a otra comisión indígena, conferenciando con ella extensamente sobre los asuntos del protectorado y penetración pacífica de nuestras tropas. Terminada aquella importante entrevista, el *Princesa* zarpó a las 4 horas del día 23 para Melilla, en cuyo puerto quedó el ancla a las 21,40.

Desembarcó Berenguer para inspeccionar las posiciones del frente. entrevistándose con el general Fernández Silvestre. El 27 reembarcó el Alto Comisario, que el 28 quedó en Río Martín, continuando el buque viaje a la Península.

Las exigencias del famoso caudillo el Raisuni de nuevo nos impulsó a un período de actividad bélica contra los rebeldes, que los secuaces del ex Bajá de Arcila sostenían en el Yebala. Al general Barrera (1919 a 1922) cupo la fortuna de acorralar, primero en el sagrado recinto de Muley-Abd-Es-Selan, y más tarde en la destartalada Alcazaba de Tazarut, el más famoso de los Cherifs que, si en algunos momentos fué amigo de España, casi siempre nos traicionó, arrastrándonos a la acción armada y entorpeciendo la benéfica labor pacificadora que intentábamos establecer. Barrera —repetimos— dió el primer paso para la dominación del sector disidente de Beni Aros, sumisión de la Sumata e invasión de Beni Isef, realizando un ciclo de operaciones muy brillantes, que mereció conceptos elogiosos de los técnicos ingleses y palabras aprobatorias del Mariscal Liautey cuando rompimos la tenaz resistencia de aquel célebre moro, muerto más tarde prosaicamente en poder del no menos famoso y aventurero Abd-el-Krim. Nuestros soldados llegaron entonces a los apartados lugares del Yebala, y en aquellos sucesivos éxitos cupo parte a la Infantería de Marina, que desfiló marcialmente en Larache entre las fuerzas triunfadoras.

Cierto que aquella actuación militar no se completó con el desarme de las cabilas de retaguardia, que con tanto acierto como conocimiento del enemigo había comenzado Fernández Silvestre, y que se sigue ahora desde el cambio de sistema adoptado a partir del año 1925, con tan excelentes resultados para la total pacificación del territorio.

En las operaciones que desde febrero a mayo de 1919 se efectuaron, tomó parte la compañía de ametralladoras del Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina, compañía que mandaba el capitán D. Luis Sáinz de Andino, y a la que pertenecían los tenientes Rodrigo Teruel y Suances París. El 21 de abril formando en la vanguardia de la columna con las fuerzas indígenas, cooperó eficazmente a la importante operación que nos condujo a la toma de Kudia Majzen, en la cual los regulares, mandados por el teniente Valera Iglesias, llegaron a la lucha cuerpo a cuerpo, dando este intrépido y heroico oficial inequívocas pruebas de su extraordinario valor y audacia al ponerse al frente de una sección para realizar el sublime acto de rescatar a un cabo que había caído prisionero. Dicha compañía regresó a Larache el 25 del mismo mes, volviendo a tomar parte en las operaciones de otoño, hallándose, entre otras, en la sostenida el 5 de octubre para la ocupación del Fondack de Ain Yedila.

En abril visitó nuestras posiciones el célebre político inglés Lord Merachell, que acompañado por el comandante de Infantería Sr. Casajús, embarcó en río Martín, a bordo del *Princesa de Asturias* el día 4, dirigiéndose a Ceuta y Alcázar Seguer; el 6 salió para Melilla, deteniéndose en los Peñones, fondeando el mismo día en Melilla. Lord Merachell reembarcó el día 9, después de visitar los puestos avanzados, desembarcando en Málaga, en la noche del mismo día. El 13, nuestro crucero zarpó para Ceuta, donde quedó a las órdenes del Alto Comisario, que embarcó con su séquito, dirigiéndose al siguiente día a Tánger, tocando antes en Alcázar Seguer. El 19 regresó a Ceuta Berenguer, y el *Princesa* marchó a Cádiz.

Abandonó este buque el arsenal de la Carraca el 16 de mayo, relevando al *Recalde* en Tánger. El 24 marchó a Ceuta y río Martín, donde recogió al Alto Comisario, con el que zarpó para Larache. El 27 llegó a esta ciudad el residente general francés, mariscal Liautey, tributándole nuestro buque los honores reglamentarios. Visitó el mariscal dicha ciudad y la de Alcazarquivir, conferenciando con Berenguer y el general Barrera, acerca de las operaciones que entonces efectuaba el segundo en la región del Lucus, siguiendo después para la zona francesa, reembarcando Berenguer y zarpando el *Princesa* para Ceuta el día 29.

En la noche del 10 de junio, hallándose en Melilla el cañonero *Recalde*, prestó oportuno y eficaz auxilio al pailebot *Paraíso* de la matrícula de Villajoyosa, que por haber garreado sus anclas íbase sobre las piedras con grave riesgo de estrellarse en aquel peligroso paraje. Durante toda la noche, hasta las cinco de la madrugada, trabajaron activamente el segundo comandante del buque, D. Adolfo Leria y el alférez de navío D. Luis de Ribera con varios marineros, facilitando al velero diversos elementos y dejándolo en seguro fondeadero, y teniendo este cañonero que salir para Chafarinas, huyendo del temporal que arreciaba cada vez más. Mandaba dicho buque el capitán de fragata D. Antonio López Cerón.

Por esta época se encontraba en Cádiz la escuadra de instrucción que mandaba el vicealmirante D. Ignacio Pintado y Gough, arbolando su insignia en el acorazado *Alfonso XIII*, buque que en unión del contratorpedero *Villaamil*, abandonó la bahía gaditana el 16 de agosto, con rumbo a la de Vigo, para reunirse a los demás buques de la flota.

El *Lauria* salió de Málaga el 5 de junio para Ceuta, conduciendo al teniente general D. Agustín Luque, que pasaba a recorrer nuestra zona, llevándolo después el día 9 a visitar las posiciones de la costa, y desembarcando el 10 en Melilla. El 14 lo condujo a Málaga, donde desembarcó el 15.

El *Pelayo* dejó por entonces de prestar servicio activo en la costa de Africa, para convertirse en Escuela de Aprendices marineros.

El día 6 de septiembre, procedente de Santa Cruz de Tenerife, dió fondo en la Carraca el cañonero *Laya*, que reanudó pronto sus servicios de cruceros en Africa, después de más de dos años de ausencia de aquella costa.

Por R. O. del 13 del mismo septiembre, diéronse las gracias al comandante del *Recalde* por el celo con que desempeñó el servicio de correos entre los puertos de la zona española y los de la Península, durante la interrupción de comunicaciones por la compañía Trasmediterránea, con motivo de la huelga de los marinos mercantes.

A bordo del *Laya*, salió el 14 de Cádiz para Larache, el inspector General de Infantería de Marina D. Federico Obanos, que pasaba a revistar las fuerzas del Regimiento expedicionario, regresando en el *Lauria* el día 21.

El 23 de septiembre se posesionó del cargo de Interventor principal de Marina en la zona de influencia española en Marruecos, el capitán de navío D. Manuel García Velázquez, nombrado a los efectos del Real Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros, fecha 21 de marzo. Habíanse designado Interventores de Marina por Real

Orden de 1.º de mayo en la región central, al capitán de fragata don Joaquín Chiquery y León, comandante de Marina de Ceuta, relevado en junio por el de igual empleo, D. Rafael de la Guardia; en la



Contralmirante D. Manuel García Velázquez, Interventor principal de Marina y después Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

oriental el comandante de Marina de Melilla D. Juan L. De María y García; y en la occidental al capitán de corbeta D. Eduardo Verdía y Caula, que prestaba sus servicios a las órdenes del comandante general de Larache.

En el *Laya* embarcó en Ceuta el Alto Comisario para Alcázar Seguer, donde después de desembarcar material de guerra siguió viaje a Arcila. En esta plaza desembarcó Berenguer, que al día siguiente, 24, condujo a río Martín.

El 3 de noviembre condujo el *Laya* a Algeciras al Alto Comisario que venía a España con licencia. Regresó el cañonero de Ceuta el mismo día, sorprendiéndole a poco de arribar un formidable temporal de Levante que duró hasta el día 6. El 5, el pailebot *Sebastopol,* que estaba comprometido sobre el rompeolas a gran distancia por la popa del *Laya,* largó sus amarras y dió primero la mesana, y luego el foque, pero aquella de rife, tuvo que arriarlo, y gracias a estar cerca del extremo del malecón pudo escapar de él, sin empeñarse, pero seguramente hubiera ido a parar a la playa de San Amaro, fuera del puerto, de no acudir en su auxilio nuestro cañonero que envió un bote equipado con 12 marineros, patroneado por el cabo de marinería Francisco Bardí Lamarca, que manejando admirablemente su embarcación alcanzó al pailebot, y dándole un remolque lo condujo a barlovento, siendo en esta maniobra auxiliado por la lancha automóvil de la Compañía de mar. La prensa de Ceuta elogió la intrepidez y pericia con que maniobró el bote del *Laya.*

El *Recalde,* que durante el mes de octubre prestó el servicio de crucero permaneciendo algunos días frente a Alcázar Seguer, por temerse un ataque de los moros a esta posición, salió el 7 de diciembre para Las Palmas, donde también estaba el *Infanta Isabel,* en vista del malestar que producía en cabo Juby las disidencias de los indígenas. Una vez establecida la normalidad regresó a la Península, continuando allí el *Infanta.*

Al terminar el año 1919 se encontraba en Ferrol la Escuadra de instrucción, integrada por los acorazados *Alfonso XIII* y *España,* que respectivamente, mandaban los capitanes de navío Sr. Marqués de Magaz y D. Honorio Cornejo y Carvajal, y los contratorpederos *Osado, Bustamante* y *Villaamil,* de los que eran comandantes D. Rafael Martos, D. Norberto Nardíz y D. Ignacio Cayetano Ojeda, capitanes de corbeta. Después de permanecer algunos días en dicho puerto y el de Vigo, marchó la escuadra al de Algeciras.

El 9 de junio de 1920, el crucero *Princesa de Asturias* recogió en dicho puerto, conduciéndolo al de Ceuta, al Ministro de la Guerra. El 18 embarcaron Berenguer y el Ministro, visitando la posición de Osmar, de donde siguió a Melilla. El 23 fondeó en Málaga, desembarcando éste.

Después de visitar Chafarinas, Melilla, Ceuta y Tánger como últimas etapas del viaje de instrucción que emprendiera el 9 de mayo

con los aspirantes de Marina y alumnos de artillería, el crucero *Reina Regente* regresó a Cádiz el 31 de julio.

El general Barrera emprendió nuevas operaciones para franquear el camino que había de conducirnos a Xauen. En ellas tomó parte el segundo batallón de Infantería de Marina, mandado desde febrero por el teniente coronel D. Manuel Manrique de Lara, quien por ascenso a coronel entregó el mando al comandante D. Ramón Rodríguez Delgado el 12 de septiembre, quedando a las órdenes del Comandante



El comandante de Infantería de Marina D. Ramón Rodríguez Delgado y los oficiales Sres. García de Paadín, Palacios y Gonzalo, a su derecha, y a su izquierda, Lascuraín y Carrero.

general de Larache. Asistió dicho Jefe con el cuartel general de Barrera a la ocupación de Cudia Haddada, Muires, Rumán y Taria el 20 de dicho mes; el 23 al reconocimiento desde Yemis; el 25 al combate que determinó la ocupación de Seriya, Yardia y Mismal; el 3 de octubre a la toma de Arba-el-Kola; Yadir, Buhayar y Mililak; el 11 a la de Yerba, Salinas y Melha; el 17 reconocimiento desde Yadir; el 19 al combate para la ocupación de Tafesá y Kesil; el 24 a un reconocimiento desde Yadir; el 27 a la de establecer blocaus en Aukios y Bukrus, y el 7 de noviembre a un reconocimiento desde Ain-Rata, regresando el 11 a Alcázar y Larache. A estas operaciones concurrieron unidades de Infantería de Marina.

Rodríguez Delgado, cumpliendo órdenes del Mando, organizó su batallón en dos compañías, mandadas por los capitanes D. Manuel Gar-

cía de Paadín la 2.ª, y de D. Antonio García Viñas la 3.ª, cuyo cuadro de oficiales formábanlo los alféreces D. Andrés Pérez del Río, D. Joaquín Lascuraín, D. Juan Espinosa de los Monteros, D. Martín Carrero, D. Rafael Palacios y D. Miguel Oñate.

El día 15 salió esta fuerza con otras del Ejército para Teffer, donde el 18 se le incorporó la compañía de ametralladoras que el 14 saliera de Larache. Mandaba esta compañía el capitán Sánchez Ocaña, teniente D. José Montero y alférez Sánchez Olivera.

El día 20, cuando los primeros resplandores del alba rasgaban las sombras nocturnas, la columna abandonó Teffer, formando las ametralladoras con los Regulares en la extrema vanguardia. Vadeado el Lucus, donde la vanguardia tuvo numerosas bajas, se generalizó el combate, dando por resultado la ocupación de Cudia Haddada, Muires, Tassia y Rumán. "Es digno de hacerse notar en este combate, —añade el comandante Rodríguez Delgado en su diario de operaciones (1)— el irresistible empuje, el brillante despliegue de los escuadrones de regulares, la briosa acometida de los tabores de Infantería, el avance arrollador de las *mías*, el fuego eficaz de las baterías y de las ametralladoras de Infantería de Marina, la acertada dirección de González Carrasco, el plan habilísimo y triunfal del general Barrera, y el acto heroico, la ejemplar hazaña del teniente Varela Iglesias, que un día vistió el uniforme de Infantería de Marina, y que hoy lleva con noble orgullo el de Regulares, legión de bravos y de héroes".

El 25 asistieron dichas tropas a la operación efectuada para la conquista de Seriya y Yardía, formando en la vanguardia con los regulares la compañía de ametralladoras que en ambos combates hizo un consumo de 10.000 y 8.700 cartuchos, respectivamente, inutilizándosele las máquinas en el del segundo día.

"Esta columna, —dice un brillante cronista y bizarro jefe del Cuerpo (2)—, trepó por las laderas casi verticales de sus altísimas montañas y tras fatigas inenarrables alcanzó audazmente su cima.

La ascensión de aquella altura de Mimat resultó penosísima, no sólo por la elevada cota de la cúspide, sino por la índole misma del terreno, pedregoso y movedizo, y en el cual no existía rastro alguno de sendero. Nuestro contingente estaba formado por dos compañías

---

(1) *Diario de operaciones practicadas por el segundo Batallón Expedicioario de Infantería de Marina en Marruecos, desde el 12 de septiembre al 16 de noviembre de* 1920, pág. 6.

(2) Manrique de Lara, Manuel: *Una campaña en Yebala. (Crónicas de la Guerra).* Madrid, 1927, pág. 45. Integra este libro la colección de artículos publicados en *A B C* por dicho jefe, algunas veces bajo el pseudónimo de *Tristán de Leonis.*

de Infantería de Marina, una de ingenieros y otra del batallón de Ciudad Rodrigo, así como algunas fuerzas de Regulares y el total de las *mías* de Policía a pie y a caballo. Al trasponer los límites de la ladera y coronar la cumbre, la columna fué violentamente hostilizada, resultando herido el capitán García Viñas y el suboficial D. Cesáreo Folgado. La rapidez con que la agresión fué repelida y la posición fortificada, hizo infructuosas las demás agresiones que durante la noche se sucedieron".

Las dificultades del camino, de un terreno endiablado, —según gráfica frase del ilustre escritor militar *Armando Guerra*—, fueron vencidas animosamente. Durante la ascensión cantaban los soldados el himno vibrante del Cuerpo.

La noche del 25, la columna pernoctó en la mencionada posición que fué *paqueada* a distintas horas. Al día siguiente hízose la retirada al campamento de Teffer.

Las compañías de Infantería de Marina pasaron la noche sin comer, sin beber y sin abrigo. Cuatro barriles que había con agua los cedieron expontáneamente a los que estaban en las avanzadillas.

El 1.º de octubre se incorporaron la 6.ª compañía del segundo batallón (capitán D. Fernando Bustillo), y la 6.ª del primero (capitán D. Carlos Rodríguez Sánchez Núñez). El día 2 formando la extrema vanguardia de la columna, al mando del coronel Vázquez, marcharon a Muires la 2.ª y 3.ª compañía, ésta al mando del capitán D. Mariano Lobo, por estar herido García Viñas, quedando la 6.ª del primero y 6.ª del segundo, guarneciendo el campamento de Teffer, tomando aquéllas parte activa en las operaciones del día 3 para la conquista de las posiciones de Akba-el-Kola, Yadir, Bujiyar y Melilah.

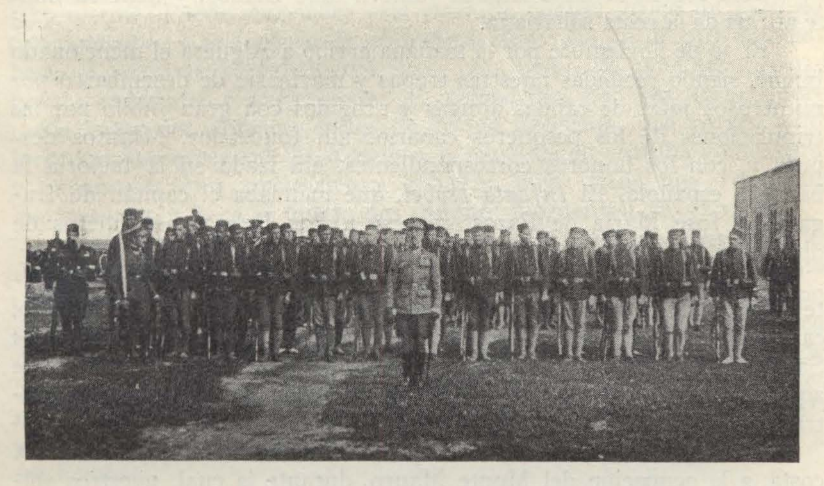
El 10 salió el batallón para Muires donde pernoctó, practicando un reconocimiento en la madrugada del 11, mientras las otras dos compañías se dirigían a Akba-el-Kola, recibiendo el comandante Rodríguez Delgado orden de reconcentrar el batallón en el valle de Melha, al pie de la posición de Yerba, conquistada briosamente por los Regulares, tomando parte en las operaciones para el establecimiento y fortificación de Salinas, Melha, Yerba y su avanzadilla bajo el fuego enemigo, que causó sensibles bajas a las fuerzas protectoras.

Los días 12 al 18 ocupóse el batallón en trabajos de pista de Akba-el-Kola a Yerba, y de defensa guarneciendo el campamento de de Teffer la compañía de ametralladoras, por tener inútiles sus máquinas.

El 19 tomó el batallón parte en las operaciones contra los yebalas, que fué muy reñida, retirándose por la noche al campamento de Jandak-el-Yerma, donde permaneció hasta el 9 de noviembre.

A la vez que las tropas de Larache efectuaban estas operaciones, las fuerzas de la zona de Tetuán operaban con igual fortuna, llegando en su victorioso avance a entrar en la misteriosa capital del Yebala, Xexauen, en la cual el Alto Comisario general Berenguer tuvo la satisfacción de ver coronados sus esfuerzos por el éxito más completo, presenciando el 15 de octubre de 1920 el desfile de sus tropas victoriosas.

Terminadas las operaciones y cumpliendo órdenes superiores, se



Compañía de Infantería de Marina formada para revista.

organizó una compañía al mando del capitán D. Mariano Lobo Ristory, con objeto de formar en el desfile efectuado en Larache, por las fuerzas que tomaron parte en las mismas.

El 16 de noviembre se encargó del mando del batallón el teniente coronel D. Joaquín Sánchez Pujol, cesando en el mismo el comandante Rodríguez Delgado.

En la costa seguían nuestros barcos sus incesantes cruceros, soportando toda clase de tiempos y vigilias. Por confidencias se supo se hallaba un velero sospechoso en la playa de Busicú, y allá fué el día 23 de octubre el *Recalde* (comandante D. Luis Cervera Jácome), que por más que recorrió la costa y registró sus escondrijos, no logró dar con tal embarcación, regresando a Melilla, de donde volvió a zarpar el 3 de noviembre, ahora en socorro de un velero griego que el fuerte viento del Noroeste había arrojado sobre la playa en la Restinga;

reconocido a distancia resultó que el buque había sido abandonado por su tripulación por estar completamente perdido.

Conduciendo fuerzas de infantería, artillería y varias ametralladoras al mando del coronel D. Francisco Reus, salió de Las Palmas el cañonero *Infanta Isabel,* para establecer en la costa africana, región de Alguera, un destacamento militar que atendiera a la soberanía de España y protegiese a los españoles allí establecidos en la explotación de un rico banco de pesca.

Esta región se halla situada junto a cabo Blanco, y tiene su límite al Sur de la costa sahariana.

El 30 de noviembre por la mañana arribó a Alguera el mencionado buque, siendo recibidas nuestras tropas y marinería de desembarco por numerosos jefes de cábilas amigas y acogidos con gran júbilo por las tripulaciones de los pesqueros canarios allí fondeados. Minutos después y, con los honores correspondientes, era izada en la factoría la bandera española. El *Infanta Isabel,* que mandaba el capitán de fragata D. José María de Pazos, regresó a Las Palmas a primeros de diciembre.

El cañonero *Lauria* (comandante D. Andrés Elvira), situado frente a la costa de Beni Said el 5 de diciembre, simuló un desembarco, cañoneando al enemigo y protegiendo a las columnas de los coroneles Salcedo, Riquelme y Jiménez Arroyo, evitó que los habitantes de aquella cábila tomaran parte activa en la lucha que sostuvieron nuestras tropas en su avance de 10 kilómetros.

El día 11 cooperó también el *Làuria,* colocado muy cerca de la costa, a la ocupación del Monte Mauro, durante la cual, nuestros soldados recibieron de los moros un cañón procedente del *Concha,* ofrecido después a S. M. el Rey, y con el que tiraban al campamento de Ishafen.

El 27 de diciembre ancló en Ceuta el destroyer *Cadarso,* conduciendo al Alto Comisario, que tampoco descansaba en su elevada misión, después de recorrer las posiciones costeras.

Para intensificar la vigilancia de las costas de Marruecos se adquirieron en Inglaterra seis lanchas automóviles, de unas 40 toneladas de desplazamiento y 14 a 15 millas de andar. Al mando del capitán de corbeta D. Manuel Medina Morris, entraron en Ferrol para montar artillería el 19 de noviembre, designándoselas después con la letra *M.*

El 23 de aquel mismo mes, y convoyado por el transporte *Almirante Lobo,* fondeó en el Ferrol, procedente de Holanda, el buque para salvamento de submarinos *Kanguro.*

Este barco fué encargado en 1915 por el entonces Ministro de Marina D. Augusto Miranda a la casa "Werf Conrad", de Amster-

dam, al mismo tiempo que se firmaban los contratos de nuestros submarinos, y con objeto de que éstos no se viesen nunca privados de auxilio en el caso de una sumersión desgraciada; pero las circunstancias anómalas de la gran guerra, explotadas con manifiesta mala fe por la casa constructora, dieron lugar a un largo pleito, y al fin, tras cuatro años de estar amarrado el buque en el puerto de Amsterdam, fué incorporado a la Armada española a últimos de 1920.

Desplaza el *Kanguro* 2.550 toneladas; su eslora es de 82 metros, y su manga máxima de 26. Con el submarino a bordo, su calado es de 5,79 metros. Puede suspender esta clase de buques, hasta un peso de 650 toneladas, y una eslora de 46 metros, desde los 50 de profundidad hasta 8 sobre la superficie del mar, por medio de potentes carros-grúas, accionados eléctricamente. El submarino, una vez arriba, descansa sobre dos potentes calzos de forma adecuada, que corren a lo largo del hueco central. El *Kanguro,* a pesar de su extraña contextura y tamaño, es muy manejable y gobierna bien; tiene una velocidad de 9 millas por hora, y monta dos cañones Nordenfelt de 57 m/m.

Este año se entregaron a la Marina los torpederos números *19, 20, 21* y *22,* últimos que faltaban, y se compró en Inglaterra un buque para transporte de carbón de unas 7.500 toneladas que fué bautizado con el nombre de *Contramaestre Casado,* tributo generoso y justo al heroico comportamiento de este bravo marino, que en la aciaga epopeya de Santiago acudió a nado desde la playa al crucero *Infanta María Teresa,* cubierto de llamas y recibiendo los proyectiles enemigos, a salvar a un herido abandonado, exclamando: "Yo no dejo morir a ese hombre".

Por Real Orden de 21 de diciembre se formó la división de instrucción de submarinos, compuesta por el *Peral, A-1, A-2* y *A-3,* buque de salvamento *Kanguro* y torpederos números *21* y *22.*

Siguiendo, aunque con retraso los adelantos de la época, se prestó también atención a la aviación naval, implantándose este importante servicio en nuestra Marina, y estableciéndose la Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona, por Real orden de 11 de octubre y 10 de noviembre (1920), nombrando director de la misma al capitán de corbeta D. Pedro María Cardona y Prieto, que era a su vez comandante del destroyer *Audaz* incorporado a aquélla, y adquiriendo en Inglaterra, Italia y Francia el material necesario de aparatos, globos y hangares; dieron principio en el mes de enero de 1921 las prácticas de instrucción para pilotos de aviación y aerostación y mecánicos en vuelo, formando la primera promoción de oficiales aviadores el teniente de navío D. Francisco Taviel de Andrade y los alféreres D. Julio Guillén, D. José María Gómez Ceballos, D. Juan Montis Villalonga, D. Ramón de Carranza, D. Vi-

cente Cervera, D. Juan Manuel Durán, D. Pío Esteban, y D. Manuel Sierra.

Años atrás, en los aeródromos militares habían alcanzado el título de pilotos y el de observador de aeroplano los oficiales del Cuerpo general de la Armada, D. Francisco Gil de Solá y Bausá, D. Pablo Sagasta y Patrósi, D. Pedro Pablo Hernández y Ful, D. Juan Viniegra y Aréjula, D. Fernando Navarro Capdevila, D. José María Tamayo y Orellana, D. Fernando Sartorius y Díaz de Mendoza, D. Emilio Cadarso y Fernández Cañate, y los de Infantería de Marina D. Manuel O'Felán y Correoso y D. Carlos Corral Albarracín, los que prestaron importantes servicios en las escuadrillas del Ejército de Africa durante varios años.

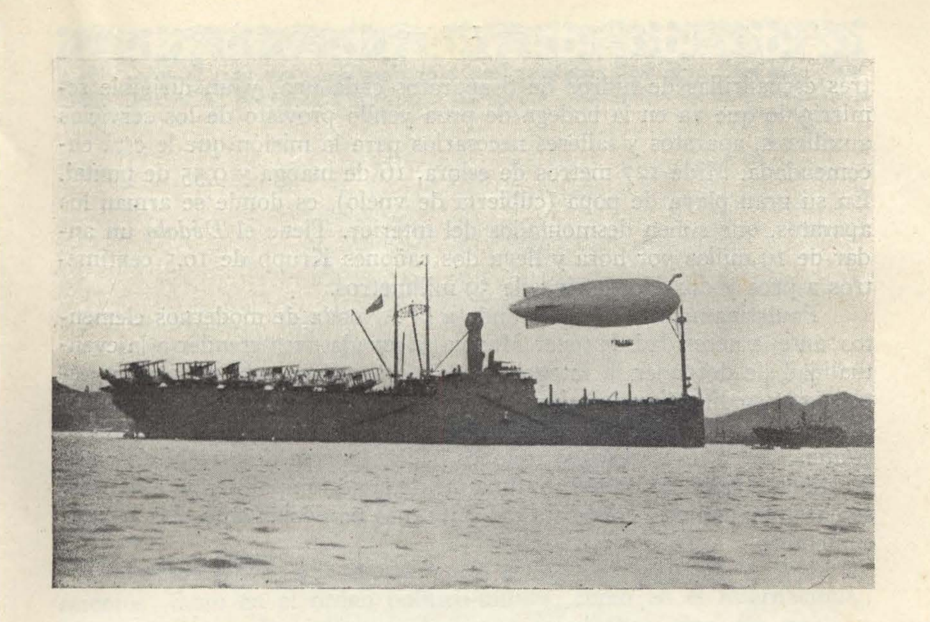
El teniente de navío Viniegra, sufrió el día 10 de octubre de 1915, en el aeródromo de Cuatro Vientos un grave accidente de aviación, de resultas de cuyas heridas quedó inútil para el servirio, pasando al Cuerpo de Inválidos.

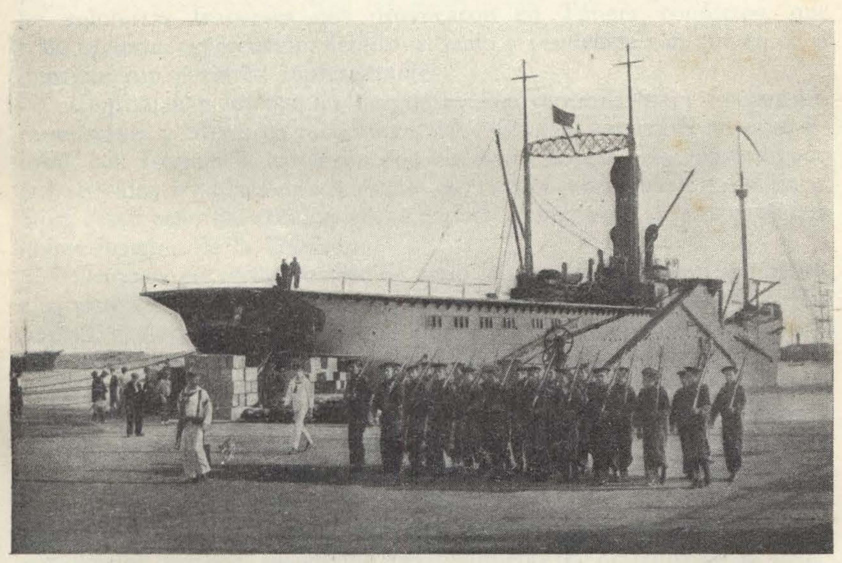
En julio de 1921 se dispuso quedase afecto a la Escuela como buque de aprovisionamiento el crucero *Río de la Plata,* que se trasladó definitivamente a Barcelona desde el Ferrol, remolcado por el vapor *España, n.º 3,* y escoltado por el *Audaz.* Se adquirieron también las lanchas gasolineras velocísimas *H.,* para acompañar en sus vuelos y recoger a los aviones, y durante todo el año 1921 se trabajó activamente en la habilitación de cobertizos y talleres, etc., en el muelle del Morrot y en el aeródromo del Prat del Llobregat.

Ante el Ministro de Marina, Marqués de la Cortina, tuvo lugar en Barcelona, el 18 de septiembre, la bendición de los hidros *Español* y *Medina-Giraldo,* regalados a la Marina, y unas interesantes maniobras aero-navales, primeras de esta clase que se efectuaron en nuestro país y que se celebraron con pleno éxito. Tomaron parte en ellas, además de los hidroaviones de la Escuela, los submarinos *Isaac Peral, Monturiol, Cosme García* y *A-3,* los torpederos números *1, 5, 21* y *22,* el buque auxiliar *Kanguro,* el transporte *Almirante Lobo* y el destroyer *Audaz,* que remolcaba un globo cautivo.

A últimos del año 1921, el vapor *España, n.º 6,* de 12.400 toneladas de desplazamiento, uno de los barcos alemanes incautados por el Gobierno, en octubre de 1917, como compensación a las pérdidas de tonelaje inferidas a nuestra marina de comercio por los submarinos de los imperios centrales, fué convertido en estación transportable de aeronáutica naval. Dirigió los trabajos de transformación el director de la Escuela, D. Pedro Cardona y el ingeniero de la armada D. Jacinto Vez.

Puede conducir este buque, designado con el nombre de *Dédalo,*





Vapor *Dédalo,* estación transportable de Aeronáutica Naval.

tres escuadrillas de hidros de 6 aparatos cada una, y un dirigible semirrígido que va en la bodega de proa yendo provisto de los servicios auxiliares, aparatos y talleres necesarios para la misión que le está encomendada. Mide 127 metros de eslora, 16 de manga y 9,55 de puntal. En su gran playa de popa (cubierta de vuelo), es donde se arman los aparatos, que suben desmontados del interior. Tiene el *Dédalo* un andar de 19 millas por hora y lleva dos cañones Krupp de 10,5 centímetros a proa y dos Nordenfelt de 59 milímetros.

Paulatinamente vamos dotando a la Armada de modernos elementos. ante la necesidad de tener Marina adecuada para atender a la eventualidad de defender la integridad del territorio y cubrir las de nuestro extenso litoral y las del Protectorado en Marruecos. Registrado este avance en la reconstitución de elementos navales, fijemos de nuevo la atención en los sucesos y acciones bélicas que se desarrollaban en el Norte de Africa, en donde conjuntamente la acción política y la marcial se encaminaban a la conquista del Rif; mas no adelantemos los acontecimientos.



CAPITULO VI

El desastre de 1921.

Ha sido el año que ahora vamos a historiar fecundo en acontecimientos tanto en el orden político-militar, como en el internacional, pues no sólo con los indígenas teníamos que luchar, sino que también los colonistas franceses nos provocaron en Tánger conflictos, que si no tuvieron repercusión, debióse al tacto y prudencia con que en ellos intervinieron nuestros representantes.

Continuaban los buques de guerra sus cruceros día y noche, durante meses y meses en monótonas navegaciones por aquél abrupto litoral, con frecuencia castigado por los duros temporales, manteniendo sus sufridas tripulaciones el estado de tensión continua que exigía el buen desempeño del servicio encomendado. Entre ellos estaba el propio buque insignia de la Escuadra.

Ocupada en 15 de octubre de 1920 la ciudad de Xauen, según hemos visto en el anterior capítulo, la preocupación del Mando era el Rif central, y, claramente veía su deseo de llegar pronto al corazón de Beni-Urriaguel, ocupando cada día nuevas posiciones en el avance sobre las cabilas costeras próximas a Alhucemas. Sin contratiempo alguno, el día 12 de enero de 1921, se estableció la posición de Sidi- Hassain (Afrau), perteneciente a la cabila de Sidi-Dris, muy significada, como tenaz enemiga y que daba albergue a las harcas hóstiles durante largo tiempo. Está inmediata a la costa, y dista unos 20 kilómetros de cabo Quilates. Las tropas embarcaron en el cañonero *Lauria,* vapor mercante *Gandía* y remolcador *Europa,* dirigiendo personalmente el desembarco el general Fernández Silvestre, tomando también parte en ella las fuerzas de policía indígena, que fueron guiadas por los moros conocedores del te-

rreno e interviniendo la aviación. Los jefes de la cábila hicieron acto de sumisión saludando al general.

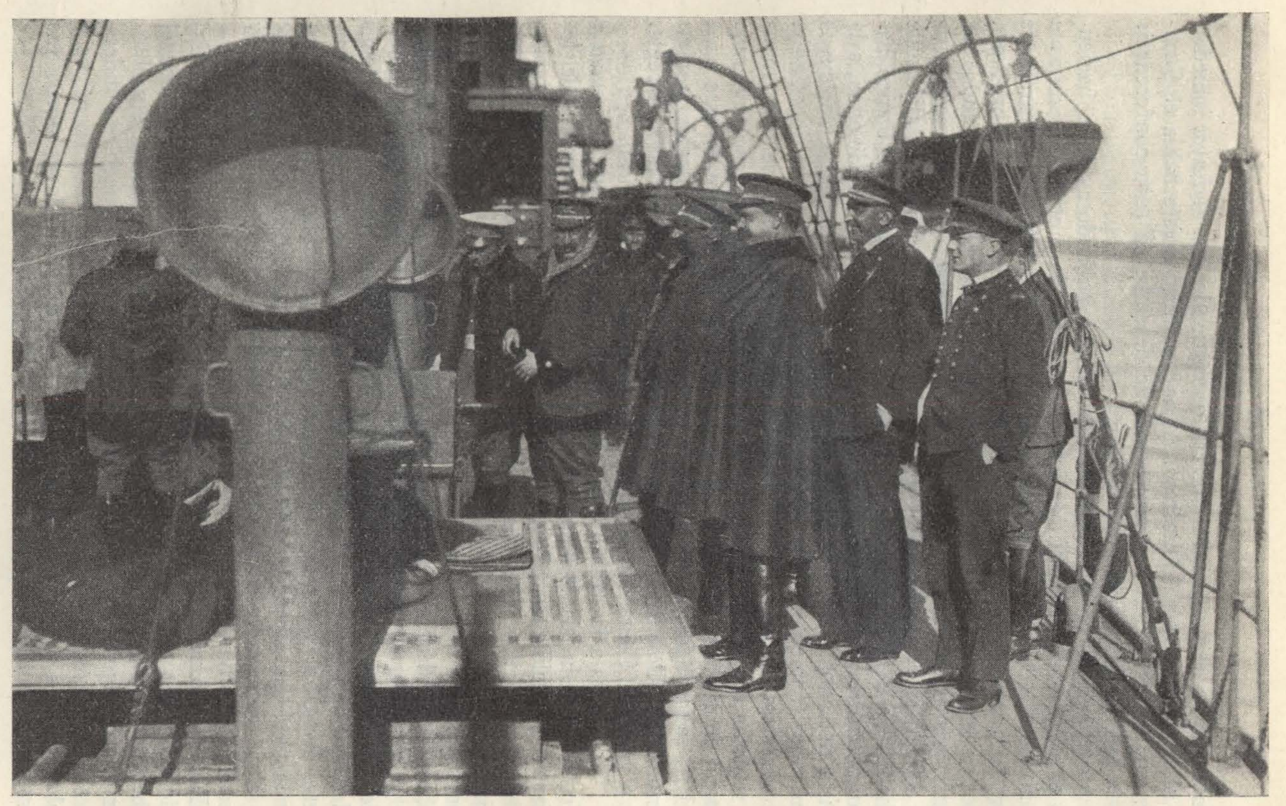
Apoyó también la escuadra el 12 de marzo a una columna mandada por el coronel Morales, que ocupó en la playa de Sidi-Dris, en Tezamán, una nueva posición próxima a cabo Quilates. La operación fué dirigida por Silvestre, decidiéndose fortificar una altura que dominaba la playa, cuyas aguas surcaban cárabos morunos que traficaban con Alhucemas, el Peñón, Ceuta y Gibraltar.

Sidi-Hassain y Sidi-Dris, situados el primero en la cábila de Beni-Said, eran las dos únicas playas de que disponían aquéllas cábilas para su comercio marítimo, que contaba entonces con más de treinta embarcaciones. Por aquellos puntos recibían igualmente auxilio del exterior. Además Sidi-Dris era de importancia estratégica, por ser la entrada del valle del Wad-el-Kivir. Está Sidi-Dris situado en una elevación escarpada y de difícil acceso desde la playa, en cuyo aprovisionamiento, a pesar de las dificultades para los desembarcos en aquél punto, prestó señalados servicios con su dotación y con sus botes el cañonero *Laya*, al mando del capitán de fragata D. Javier de Salas, protegiendo, entre otros desembarcos, el de material, conducido por el remolcador *Reina Victoria* y lancha *Europa*, el día 15 de marzo, que motivó la siguiente comunicación del comandante general de Melilla:

"Me es muy grato hacer a usted presente la satisfacción con que he visto que una vez más el personal de la Marina de guerra coadyuva a las operaciones militares que nuestro Ejército tiene que realizar en esta zona de protectorado, poniendo a contribución para ello toda su pericia y su abnegado amor al servicio y a la Patria. La ayuda prestada por la tripulación del barco, que V. S. tan dignamente manda en servicio de tanta importancia, como el abastecimiento de la nueva posición de Sidi-Dris; las facilidades de todo orden que por todo el personal a sus órdenes, se han dado a los encargados directamente de realizar el servicio y los buenos deseos de hacer aún más eficaz la cooperación prestada, de los cuales tengo conocimiento, merecen todo género de alabanzas que me complazco en transmitir a V. S.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Melilla, 17 de marzo de 1921.—*Manuel Fernández Silvestre.*"

Por Real orden de 14 de abril, se manifestó el Real agrado de S. M., por el celo y pericia del *Laya* en la operación para proteger el desembarco de material de guerra en Sidi-Dris.

En los albores del día 30, abandonó éste buque el puerto de Melilla, llevando a su bordo, al antes mencionado general y su estado mayor, fondeando en Alhucemas cerca del mediodía, y desembarcando Silvestre. En Tres Forcas se cruzó con el *Lauria*, que iba en su relevo,



El general Fernández Silvestre con el jefe de E. M. coronel Morales, a bordo del cañonero *Lauria*, dirigiéndose a la ocupación de Sidi Hassain.

comunicando ambos buques por radio, siguiendo éste al *Laya,* inmediato al cuál fondeó en Alhucemas. A las tres llegó a ésta bahía el *Giralda,* conduciendo al Alto Comisario, que desembarcó para conferenciar en la isla con Fernández Silvestre.

El *Laya* dejó la bahía de Alhucemas, arrumbando a Cádiz, haciendo el viaje con viento W. de intensidad variable y chubascos durante la noche. En la mañana del 1.º de abril, a tres millas de la farola de San Sebastián, encontró una ballenera tripulada por cinco hombres que, puestos en pie y agitando brazos pedíanle auxilio, resultando ser náufragos del vapor *Rotegzi,* matrícula de Bilbao, que, con cargamento de carbón, dirigíase de Inglaterra, a Girgenté (Sicilia); dijéronle echaban de menos a otros 19 tripulantes, que en un bote blanco habían abandonado el vapor ido a pique, a causa de una vía de agua, a la altura de cabo Trafalgar. No tardó en aparecer la embarcación, cuyos náufragos (entre los cuales estaba el capitán), recogió y condujo a Cádiz.

La vigilancia y persecución del contrabando ejercíase eficazmente, a pesar de las operaciones bélicas. El 2 de febrero, como tuviérase noticia de que de Gibraltar había zarpado una lancha con víveres para el Rif, salió el *Laya* de Ceuta, encontrando un falucho inglés movido a motor, que llevaba cargamento de cebada, pero despachado en regla. El 3 volvió a Ceuta, sin encontrar buque alguno sospechoso.

Volvamos a la bahía de Alhucemas en donde dejamos al *Lauria* y *Giralda,* y en la isla al Alto Comisario y al comandante general del territorio de Melilla Fernández Silvestre, a quiénes, seguramente, preocupaba, en aquellos momentos, la conducta de los Beniurriagueles, ya sojuzgados por Abd-el-Krim. No cabe duda que allí los llevaba gestiones políticas que no debieron obtener resultado satisfactorio, cuando hubo necesidad de apelar a la acción de las armas como luego veremos.

La noche del 30 de marzo permanecieron en la isla dichos generales, y el *Lauria* y el *Giralda* antiguo yate real, ahora a las órdenes del Alto Comisario en la bahía, aguantando la mar tendida del N., completa cerrazón y fuertes chubascos. La noche siguiente, el *Lauria* la pasó en cabo Quilates al abrigo del mar, y en la tarde del 2 de abril salieron éstos buques para Melilla, llevando a Berenguer y Fernández Silvestre.

El día 7 zarpó de Melilla el *Lauria.* Iba a bordo un capitán de Estado Mayor, que desembarcó en Alhucemas, para conferenciar con el gobernador militar de la plaza. Reembarcó el 13, seguramente sin obtener éxito su gestión, pues que ordenó se rompiese el fuego, secundando el de la plaza, destruyendo algunas casas de jefes moros enemigos y embarcaciones que tenían en la playa, y contra los tiradores moros que hostilizaron a la isla y al buque constantemente.

Por la tarde del 14 se divisó el vapor *Gandía,* que conducía elementos para la plaza, fondeando en la bahía. La noche de este día se pasó sin novedad. El 15 fué al Peñón el bote de rancheros del *Lauria,* al mismo tiempo que trataba de acoderarse al *Gandía,* los moros rompieron el fuego cuando el bote estaba muy próximo al desembarcadero, cayéndose o tirándose al agua—dice el parte de campaña—, el cabo fogonero Francisco Coca Saavedra, al ser herido en la cabeza, siéndolo también el cocinero de equipaje Felipe Fuentes Arrocha, que por su pie subió a la isla, y en ella fué hospitalizado. El comandante militar de Alhucemas prohibió el regreso del bote, por considerarlo muy peligroso. Por la mañana y tarde, secundando a la plaza, hízose fuego de cañón sobre los objetivos que indicaba, disparando el *Lauria* durante los días de bombardeo 134 granadas de acero y 9 de metralla, haciendo excelentes blancos, perfectamente apreciados desde a bordo y desde la isla.

Se ordenó al buque regresase a Melilla, aplazando su salida hasta que el *Gandía* zarpase, por si necesitaba su auxilio, y para recoger el bote que tenía en la isla. A este fin, a las nueve y treinta de la noche del mencionado día 15, envió a tierra otro bote, al mando del alférez de navío D. José María Ragael, llevando de dotación seis marineros y un maestre, para el que en la isla estaba, y además al médico de a bordo, para que visitase al herido.

Se recuperó el bote sin novedad, regresando con el enviado, el oficial, médico y el capitán de Estado Mayor. El cañonero zarpó para Melilla a las dos y treinta de la madrugada. El 16 volvió nuevamente a Alhucemas, y al llegar recorrió varias veces la costa, reconociendo las ensenadas de Bocoya, parándose y sondando en Morro Nuevo, más de media hora, sin novedad, pues los moros, que por allí había, se ocultaron sin hacer fuego, fondeando a las cinco de la tarde en Alhucemas. El comandante del *Lauria* capitán de fragata D. Tomás Cálvar, fué a la isla en su canoa atracando al desembarcadero que mira a la playa, sin ser hostilizado. Visitó al marinero herido, y en cuanto al fogonero dijéronle que había recibido una herida en la cabeza, mortal de necesidad. Al zarpar del Peñón, los moros, parapetados en la playa, no dispararon.

Antes de salir de Alhucemas, para la península, recibió el comandante del *Lauria* el siguiente radiograma:

"Enterado orden salir para Cádiz, cumplo deber felicitar calurosamente a V. S. y dotación ese cañonero, por brillante actuación Alhucemas, sintiéndonos orgullosos sacrificios hermanos Marina, en común labor encomendada Patria.—*Fernández Silvestre.*"

El Ejército, reconociendo la valiosa cooperación que los barcos de

guerra prestaban, hacía justicia a sus tripulaciones que, rindiendo verdadero culto al deber, se esforzaban en su cumplimiento, y pagaban también su tributo de sangre.

El 16 de abril se organizó una fuerte columna de más de 3.000 hombres europeos e indígenas, al mando del prestigioso coronel jefe de la Mehalla jalifiana Castro Girona, para efectuar un avance desde Uad-Lau, a fin de ocupar, sucesivamente, las posiciones de Kaseras, Targa y Tiguisatz.

El *Princesa de Asturias,* cañonero *Bonifaz* y lanchas *M-5* y *M-6,* recibieron orden de apoyar y proteger esta operación, siguiendo de cerca a la columna e interviniendo en el combate con su artillería, cuando aquélla disparara sus piezas, haciéndolo sobre los mismos objetivos.

Al efecto, el 17 por la noche, fondeó el *Princesa* en Uad-Lau (río Omara); el *Bonifaz* condujo a Castro Girona desde Ceuta, y al día siguiente comenzaron las operaciones, descansando las fuerzas el 19, después de apoderarse de Targa. Los vapores mercantes *Teresa* y *Alejandro,* abastecieron a las tropas, conduciendo desde Ceuta importantes convoyes, cuya protección estuvo a cargo del cañonero *Recalde,* que quedó fondeado en Tiguisatz, desde el 20 al 27, en que salió para Uad-Lau.

El *Princesa* sostuvo constantemente enlace con la columna operadora, yendo al efecto provisto de una estación óptica.

Conseguidos los objetivos previstos, dicho día 27 volvieron los buques a sus bases, dejando el *Princesa* caer el ancla en la rada de Tánger, en donde continuó de apostadero.

Como puede apreciarse, el Mando realizaba simultáneamente la ocupación de posiciones costeras por uno y otro lado de la bahía de Alhucemas; iba formando tenaza para triturar a Beni-Urriaguel y a Bocoya; mas desgraciadamente, esta misma dispersión de nuestras tropas no nos fué favorable, y acaso apresuró el estallido de la mina cargada por Abd-el-Krim. El cabecilla contrarrestó el trabajo político de nuestros generales, encaminado a conseguir la ocupación de Alhucemas con el mínimum derramamiento de sangre, acentuando su labor para estorbar nuestros planes, y si por entonces consiguió sus propósitos, adquiriendo insospechado relieve entre las cabilas, debióse a no haber dado importancia a su disidencia. Conocida su vulgaridad, no se creyó pudiera llegar a gozar de predicamento en un país libre (*Bled-es-Siba,* dicen los moros), que nunca obedeció al Sultán, y derrotó a los Roghi, y a cuántos impostores trataron de dominarlo.

En cuanto a los conflictos a que aludimos al principio del capítulo, registráronse tres en abril.

Disponíase un vapor cablero a hacer el tendido del cable entre Tánger y Arcila, y, fundándose en argumentos especiosos, la diplomacia francesa, dueña de la voluntad del representante del Sultán, trató de entorpecer la labor, teniendo que intervenir el cónsul español, que hizo prevalecer nuestro derecho.

En la mañana del 18, entraba en la rada tangerina el acorazado *Alfonso XIII*, con insignia del almirante jefe de la Escuadra D. Pedro de Mercader, cuando al pasar por el costado del vapor mercante francés *Abda*, en la rada fondeado, la tripulación de éste buque, situada en la toldilla, apostrofó con gritos y silbidos a la del acorazado español, cuyo comandante cursó por la vía diplomática la reclamación consiguiente. Los franceses, aunque atenuando lo ocurrido y tergiversando los hechos, dieron todo género de explicaciones que el comandante del buque español D. José González Billón, aceptó con la aprobación del gobierno.

Sabido es que por los tratados hispano-marroquí, tiene nuestro país derecho al calamento de almadrabas en la costa Norte de Marruecos. Con sujeción a esos antiguos convenios, en el mes a que nos referimos, tratóse de calar una almadraba española en la ensenada de Jeremías, disputándola el sitio del calamento un competidor francés, alegando mejor derecho, y surgió, como es natural, la lucha entre el elemento francés y la colonia española que, ante la violación pretendida, organizó manifestaciones de protesta. No se detuvieron los franceses ante las consecuencias de los graves conflictos que creaban, y en esta ocasión procedieron violentamente, atropellando una vez más la razón y el derecho.

Por aquellos días estaba en Tánger el crucero *Princesa de Asturias,* al mando del capitán de navío D. Elíseo Sanchiz, que, para repostarse en Puente Mayorga, abandonara la rada, siendo relevado por el acorazado *Alfonso XIII*.

"Anterior a la llegada de éste buque —decía el almirante al Ministro— discutíase en la Legación el asunto del calamento de la almadraba española, en competencia con otra francesa, en la ensenada de Jeremías. La llegada de éste buque, con insignia, debió influir en el asunto, pues pocos días después surgió el incidente entre nuestra Legación y el representante del Sultán."

La almadraba española estaba preparada en la playa; sus artes y embarcaciones dispuestas para calar cuando fueron prohibidos sus trabajos, y rodeado el lugar por fuerzas del tabor número *1* que allí establecieron un pequeño campamento de 14 tiendas, con 50 hombres y dos piezas de artillería, y, algo más lejos, todas las fuerzas del tabor, unos 500 hombres, dispuestos a hacer fuego, impidiendo por la fuer-

za todo intento para proseguir los trabajos de la almadraba española.

Nuestra colonia se indignó ante tal provocación, y el agente diplomático español recabó del almirante Mercader el auxilio e intervención del buque de su insignia para velar por los derechos de España. El almirante, ante la gravedad del conflicto, se negó prudentemente a la demanda, sin recibir instrucciones del gobierno, pues consideraba de "gravedad la intervención de su buque insignia, tan importante ante los diversos intereses internacionales siempre en acción —decía al gobierno— en este puerto, y de una delicadeza suprema si se presentaran fuerzas navales extranjeras."

Afortunadamente la gestión diplomática de nuestro representante —aconsejada por Mercader—, consiguió del Mendub la autorización necesaria para calar la almadraba española y que se retiraran las fuerzas del tabor francés, arreglo diplomático que se efectuó el día 20 del mismo mes, inclinándose a creer que en ello mucho influyó la presencia de nuestro barco con insignia de Almirante, pues en Tánger, donde toda suposición toma pronto cuerpo de realidad, franceses y españoles creyéronla hija del conflicto del momento. No era así. La presencia de nuestro acorazado con insignia había sido casual, y no por aquel incidente motivada, pues en repetidas ocasiones el buque almirante de la Escuadra estuvo en Tánger de estación.

El proceder del almirante Mercader fué aprobado por el gobierno, que elogió su prudencia, y el *Alfonso XIII*, relevado por el *Princesa de Asturias* ya repostado, abandonó las aguas de Tánger el día 29 dirigiéndose a Cartagena.

Los franceses, ante la gravedad del conflicto y la posibilidad de que nuestro buque interviniera en la forma contundente que deseara el representante español, enviaron a Tánger una escuadra formada por los acorazados *Juana de Arco, París* y *Francia,* y tres torpederos que en la rada tangerina echaron el ancla el día 30, ido ya nuestro *Alfonso XIII*. Luego se dijo que la presencia de esos buques, procedentes de Argelia, era casual y sin relación con el conflicto ya conjurado; mas claramente se veía, en todo ello, la mano de la diplomacia francesa corroborando la razón que tenía Mercader cuando hacía la afirmación que hemos subrayado más arriba.

A pesar de las gestiones políticas, los rifeños no veían con agrado el avance de nuestras tropas, no gustándoles su vecindad en Sidi-Dris, que atacaron (2 junio), siendo fuertemente batida la posición, por numerosos rebeldes, durante veinticuatro horas, quedando libre del fuego poco antes del amanecer del día 4. El enemigo fué rechazado con bajas importantes merced a la enérgica defensa de la guarnición, reforzada y auxiliada brillantemente en tan críticas circunstancias por

una sección de marinería del cañonero *Laya*, con dos ametralladoras desembarcó, al mando del alférez de navío D. Pedro Pérez de Guzmán. Formaban la sección el maestre Rafael Andrés Martínez, un artillero y 12 marineros. Al amanecer del día 3, y ante la petición del jefe del destacamento, el *Laya* envió a tierra a otros 14 hombres más, al mando del alférez de navío D. José Lazaga Ruiz (que llevaba una dotación de 10.000 cartuchos), y al médico de a bordo por ser necesario su auxilio.

Durante la defensa de la posición cayó herido el teniente de artillería Galán, que mandaba la batería de Sidi-Dris, haciéndose cargo de la misma, a las cinco de la tarde, el alférez de navío Pérez de Guzmán, quien ordenó disparar a cero contra la morisma que, furiosa, habíase lanzado contra una de las piezas para apoderarse de ella. Lazaga, que había subido a la posición con un señalero y dos marineros de escolta atravesó al descubierto y por dos veces la línea de fuego enemigo, para entrar en el parapeto después de penosa ascensión.

"La comisión de este oficial—comunicaba el comandante del *Laya*—fué también grandemente arriesgada, pues la subida y el descenso, cruzando, sin protección, nutrido fuego enemigo, fué modelo de serenidad que con los gemelos presencié."

Nuestros marinos rivalizan en bizarría con los que combatían en tierra, y luchaban con éxito, tanto en la mar como al lado de sus camaradas, cuando las circunstancias exigían su concurso fuera de los barcos que tripulaban, estimulados por el imperativo del deber y gallardía tradicional de nuestra raza hidalga.

Reforzada la posición a las ocho de la mañana del día 4, con 60 hombres de la harca amiga, se reembarcaron los tres oficiales y los 30 marineros, por creerlos ya innecesarios el jefe de la misma.

El comandante general de Melilla, Fernández Silvestre, al ocuparse de este hecho en la orden general, dijo: "...Asimismo quiero también felicitarme y felicitar a todos, por haber encontrado ocasión de admirar a nuestro lado la brillante actuación de nuestros hermanos de la Armada, quiénes no sólo cooperaron desde la costa a la brillante defensa de Sidi-Dris, sino que desembarcando denodadamente bajo el fuego enemigo, llevaron a la posición nuevos elementos para la defensa, añadiendo con la admirable conducta de aquéllos marineros y con la de su alférez de navío D. Pedro Pérez de Guzmán, nuevo timbre de gloria a la tradicional y legendaria de la Armada española."

Pérez de Guzmán fué recompensado con la Medalla Militar, y para Lazaga se abrió juicio contradictorio para la concesión de la cruz laureada de San Fernando.

El cañonero *Lauria* llegó a Sidi-Dris a las cuatro de la tarde del mencionado día 4, para contribuir a la defensa de la posición.

Este ataque a Sidi-Dris, era un chispazo de la tormenta, grave peligro que nadie veía y que amenazaba destruirlo todo. Al tenerse noticia de esta agresión, estaba en Cartagena el crucero *Princesa de Asturias*, ordenándosele telegráficamente el 3 de junio saliese para río Martín, en donde embarcó el Alto Comisario Berenguer, con el que zarpó para cabo Quilates y Sidi-Dris, en cuyas aguas fondeó a las nueve del día 5. Allí estaban los cañoneros *Laya* y *Lauria*, y en tierra el comandante general de Melilla Fernández Silvestre, que conferenció con Berenguer.

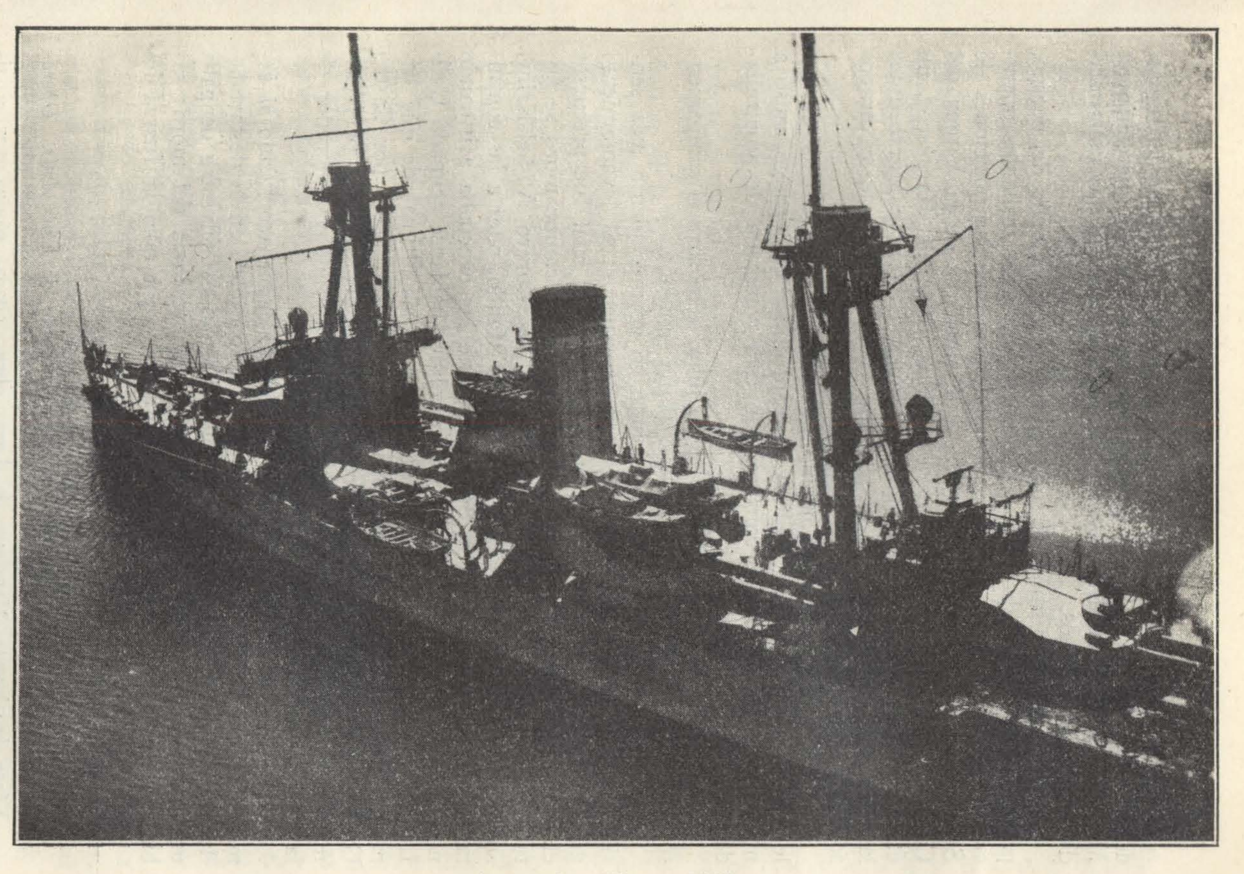
Ofrecieron sus respetos al general en jefe, los valerosos alféreces de navío Lazaga y Pérez de Guzmán, que tan brillantemente habíanse conducido el día 2 en la defensa de aquella posición, y los cuáles escucharon de labios del Alto Comisario frases y conceptos elogiosos por su denuedo y heroísmo. Berenguer reembarcó, regresando a Ceuta, de donde a los pocos días el *Princesa* marchó de estación a Tánger.

El día 6 de julio, a bordo del cañonero *Laya* regresó de Melilla el comandante Velázquez, jefe del destacamento de Sidi-Dris, en cuyas aguas permaneció el buque cuatro días. El 10, D. Javier de Salas, ofreció al jefe y oficiales de la posición un almuerzo, acto en el que reinó fraternal camaradería; bien ajenos, unos y otros, que muy pronto habían de encontrarse en circunstancias verdaderamente trágicas. Abd-el-Krim, el odioso ex empleado de la Comandancia general de Melilla, laboraba para levantar el territorio contra España, cuyos soldados iban penetrando a través de aquellas cabilas en dirección al corazón del Rif.

Por esta época, las operaciones más o menos cruentas eran generales en las tres zonas: oriental, central y occidental. En ésta última, el general Barrera había iniciado un nuevo ciclo de operaciones, en las que tomó parte la Infantería de Marina, cuyo Regimiento Expedicionario mandaba el coronel D. Manuel Manrique de Lara, desde el 17 de febrero de 1921.

La compañía de ametralladoras de este cuerpo (capitán D. José Moreno de Quesada), salió de Larache el 20 de junio, con el primer batallón, bajo las órdenes del teniente coronel D. Luis Cañizares Moyano, para T'Zelata; el 21 para Uleff, y de este punto a Sidi-Otzman y el campamento del Mensak.

El 6 de julio, escuadrada con los tabores de Policía formando la vanguardia de la columna del teniente coronel González Carrasco, salió de operaciones para el bosque de Ayurnr, cooperando a la ocupación de las posiciones de Tesar, Hadi Liati y Jota, donde quedó destacado el capitán Quesada, con el teniente Montero, y en Kudia Tesar, la segunda sección, mandada por el alférez Sánchez Olivera. Disparó 9.850 cartuchos.



Acorazado *Alfonso* XIII.

Reconcentrada el día 11, se unió a la tercera compañía del segundo batallón, que formaba parte del grueso de las fuerzas que ocuparon Maisera, Ain Hedid, Dar-Akra y Nuader, disparando sus ametralladoras 5.700 cartuchos.

El día 15 del mismo mes salió, con el primer batallón del cuerpo, para el vivac de Nuader, y el 16 se encontró en las brillantes operaciones que dieron por resultado el apoderarnos de las posiciones de Silos, Bensolien, Umrás y Buyaria. Fué aquel día de la Virgen del Carmen de triunfos gloriosos para nuestras armas en Marruecos, un éxito completo para los generales Berenguer, Barrera y Marzo, unos laureles más logrados por la abnegación y el heroísmo de los bravos soldados españoles (1).

El 20, y también con su batallón, asistió a la dura jornada en que logramos apoderarnos de Budir y Aierán, donde el enemigo causó a nuestras tropas 41 bajas, consumiendo esta compañía de ametralladoras 12.673 cartuchos.

Con la primera compañía, el 30 de julio, salió para el campamento de Otzman, regresando a Larache al día siguiente.

Y llegamos al momento culminante, al acontecimiento más sensible y doloroso de nuestra acción en Marruecos; al levantamiento general de las cábilas en la región de Melilla, del cual fué precursor el ataque a Sidi Dris y el descontento que en el campo moro se notaba por las gestiones y predicaciones del aventurero Abd-el-Krim; sucesos que cogieron de sorpresa al propio Mando, pues a las consultas que el gobierno hacía a Berenguer, éste las evacuaba afirmando no ser precisos refuerzos. Debido a su política habíanse ocupado Uad-Lau, Alcázar Seguer, la ciudad de Xauen, y las últimas de que hemos hablado; labor en que tan sabiamente era secundado por Castro Girona, uno de nuestros más brillantes jefes del ejército, perfectamente especializado en los asuntos del Protectorado y conocedor de la idiosincrasia mora.

Barrera, comandante general de Larache, había acorralado al famoso Raisuni, al Xerif de las audacias insuperables, en la destartalada Alcazaba de Tazarut; y en Melilla Fernández Silvestre ocupaba una extensa línea. Este caudillo conocía la psicología del moro; sabía que los rifeños no atienden a la razón y que sólo la fuerza ha

---

(1) García Figueras, Tomás: *Primera campaña de Beni Arós. Operaciones de la columna de Larache (Junio-Julio* 1921). Madrid, 1928, pág. 28.

Véase igualmente Manrique de Lara, obra citada, página 127 y siguientes.

Reconcentrada el día 11, se unió a la tercera compañía del segundo batallón, que formaba parte del grueso de las fuerzas que ocuparon Maisera, Ain Hedid, Dar-Akra y Nuader, disparando sus ametralladoras 5.700 cartuchos.

El día 15 del mismo mes salió, con el primer batallón del cuerpo, para el vivac de Nuader, y el 16 se encontró en las brillantes operaciones que dieron por resultado el apoderarnos de las posiciones de Silos, Bensolien, Umrás y Buyaria. Fué aquel día de la Virgen del Carmen de triunfos gloriosos para nuestras armas en Marruecos, un éxito completo para los generales Berenguer, Barrera y Marzo, unos laureles más logrados por la abnegación y el heroísmo de los bravos soldados españoles (1).

El 20, y también con su batallón, asistió a la dura jornada en que logramos apoderarnos de Budir y Aierán, donde el enemigo causó a nuestras tropas 41 bajas, consumiendo esta compañía de ametralladoras 12.673 cartuchos.

Con la primera compañía, el 30 de julio, salió para el campamento de Otzman, regresando a Larache al día siguiente.

Y llegamos al momento culminante, al acontecimiento más sensible y doloroso de nuestra acción en Marruecos; al levantamiento general de las cábilas en la región de Melilla, del cual fué precursor el ataque a Sidi Dris y el descontento que en el campo moro se notaba por las gestiones y predicaciones del aventurero Abd-el-Krim; sucesos que cogieron de sorpresa al propio Mando, pues a las consultas que el gobierno hacía a Berenguer, éste las evacuaba afirmando no ser precisos refuerzos. Debido a su política habíanse ocupado Uad-Lau, Alcázar Seguer, la ciudad de Xauen, y las últimas de que hemos hablado; labor en que tan sabiamente era secundado por Castro Girona, uno de nuestros más brillantes jefes del ejército, perfectamente especializado en los asuntos del Protectorado y conocedor de la idiosincrasia mora.

Barrera, comandante general de Larache, había acorralado al famoso Raisuni, al Xerif de las audacias insuperables, en la destartalada Alcazaba de Tazarut; y en Melilla Fernández Silvestre ocupaba una extensa línea. Este caudillo conocía la psicología del moro; sabía que los rifeños no atienden a la razón y que sólo la fuerza ha

---

(1) García Figueras, Tomás: *Primera campaña de Beni Arós. Operaciones de la columna de Larache (Junio-Julio* 1921). Madrid, 1928, pág. 28.

Véase igualmente Manrique de Lara, obra citada, página 127 y siguientes.

sido y será en Marruecos, por mucho tiempo, la suprema ley. Sin embargo no imponía arbitrariamente la acción de las armas. Conocía los resultados que se obtienen de una prudente acción política, que seguía, atento a los latidos de la opinión opuesta a la campaña, y de acuerdo con el general en jefe e instrucciones del gobierno. Tenía el convencimiento de la necesidad de ocupar Alhucemas, para conseguir la completa dominación del Rif; mas sabía, también, que la opinión juzgaba aventura peligrosa el desembarco e iba, por la acción política, apoyada por las armas, adentrándose en el corazón del Rif camino de Axdir, adonde, con el apoyo de la Escuadra, hubiéramos llegado a no ocurrir la defección del ambicioso y truculento Abd-el-Krim, que levantó las cábilas en rebeldía, atizando su odio contra la nación protectora cuando más dilatado estaba nuestro ejército, por la excesiva dispersión que se le había dado, por el avance a fondo, y extraordinario número de pequeñas posiciones que constituían nuestra línea o frente, a que nos habían llevado rápidos éxitos desde que rebasamos el Kert, olvidando con tal sistema de pequeñas posiciones las enseñanzas de la Historia, ya que en el pasado "la variedad de objetivos, la diseminación de los esfuerzos, tanto más débiles cuanto más repartidos, fueron causa de tristes y memorables desastres, perdiendo unas plazas y del abandono de otras sin razón que lo justifique. ¡Túnez con la Goleta, Trípoli, los Gelves, Monastir, Bugía, el Peñón de Argel, Orán y Mazalquivir, Carara, Africa o Mehedia, Bizerta, Bona y One, en el Mediterráneo, fueron españolas!" (1). La Historia repetíase. Nuestros caudillos en Marruecos olvidaron muchas veces el carácter de los árabes; su pasión por la guerra y el odio ingénito que sienten por los cristianos los impulsa a sublevarse. Por lo tanto el sistema de pequeñas posiciones y dejar que los moros conservasen su armamento, fueron siempre motivos de inquietud y de nuevas sublevaciones. El general francés Yusuf, en su libro *De la Guerra en Africa,* preconizaba el sistema de columnas móviles y el desarme de las cabilas en Argelia como único medio contra toda tentativa de revuelta. De la eficacia del sistema es prueba elocuente el resultado obtenido, desde nuestro desembarco en Alhucemas por el general Sanjurjo.

Todo anunciaba una inmediata solución haciéndonos concebir la esperanza de pisar pronto tierra de Axdir sin esfuerzos sangrientos, cuando inopinadamente los sucesos de Abarán, Ygueriben y Annual

---

(1) Obanos y Alcalá del Olmo, Federico: *Orán y Mazalquivir,* Cartagena, 1912, pág. 20.

deshicieron brutalmente en pocos días (19 al 25 de julio), la obra laboriosa de doce años.

Rotas las líneas, fueron arrollados y dispersos nuestros soldados por la ola rifeña, no siendo bastante a contener aquel torrente humano el sacrificio, valentía y bravura del teniente coronel Primo de Rivera (D. Fernando), al frente de sus jinetes de Alcántara, en la trágica égida de Monte Arruit.

Los detalles horrendos de este desastre causaron en España honda impresión y unánimemente brotó el propósito de la venganza en un derroche de energías nacionales (recuérdense entre otras cosas las suscripciones para dotar a nuestro Ejército de aviones y moderno material de guerra); mas aquel justo movimiento de indignación no supo ser aprovechado por el gobierno para imponer al enemigo el inexorable castigo, que demandaba con imperio el trágico momento: marchar resueltamente hasta el foco de la rebelión, hasta Beni Urriaguel, en donde radicaba el cerebro director extirpándolo, era ir a la solución del problema.

Entonces fué cuando la acción de nuestra Armada culminó en su máxima eficacia, superándose a sí misma, por así decirlo. Contábamos con buques modernos (no muchos), salidos de nuestros astilleros desde 1911, con submarinos e hidroaviones, valioso material que, casi en su totalidad, se acumuló en Melilla para su defensa y refuerzo del ejército en su avance y operaciones de reconquista. Berenguer reunió los elementos de que podía disponer; de la Península enviáronse contingente militares numerosos, y nuestra Escuadra allá fué (5 de agosto), al mando del almirante D. Juan Bautista Aznar y Cabañas. De su actuación hablaremos con la exactitud y verdad que nos permitan nuestros medios de información, porque *la historia es como cosa sagrada, porque ha de ser verdadera, y donde está la verdad, está Dios en cuanto a verdad*, según sentencia del inmortal Cervantes.

En los primeros días del desastre, se atendió a contener a los moros en Melilla, y a proteger conservando las posiciones a ser posible, y si no a salvar las guarniciones de Sidi-Dris y Sidi-Hassain (Afrau), seriamente amenazadas, cuya protección y evacuación fué encomendada al crucero *Princesa de Asturias* y cañoneros *Laya* y *Lauria*, misión en la cual nuestros marinos expusieron sus propias vidas derramando su sangre generosa con entusiasmo y derroche de valor. Era preciso ir cara al enemigo, soportando el fuego intenso que hacía desde las posiciones dominantes que ocupaba.

Relataremos esta cruenta función de armas, ciñéndonos al parte de campaña del capitán de navío, D. Eliseo Sanchiz y Quesada, comandante del crucero *Princesa de Asturias* (10 agosto 1921), que es-

taba de apostadero en Tánger, cuya rada dejó en la mañana del 22, con rumbo a Ceuta, una vez conseguido meter a bordo la primera lancha, faena que se hizo con dificultades a causa del temporal reinante de Levante.

Al pasar el meridiano de Tarifa, avistó al cañonero *Lauria* (con una barcaza a remolque), navegando en demanda de Cádiz. Fué amainando el Levante y a las tres de la tarde tomó el *Princesa* el puerto de Ceuta, recibiendo órdenes del comandante general de la plaza, para continuar viaje a Sidi-Dris al objeto de proteger esta posición y las de la costa que lo necesitasen, y que tratase de comunicar a su llegada con el comandante general de Melilla.

A las cuatro abandonó el puerto de Ceuta, gobernando en demanda de Punta Almina, rumbo directo a Cabo Quilates, avistando en la madrugada del 23 las tierras de Morro Nuevo y farola del Peñón de Alhucemas, fondeando en Sidi-Dris a las diez. Encontró en aquellas aguas al cañonero *Laya* y un vapor mercante que llevaba material para la posición. Seguidamente el comandante del *Princesa* notició su arribo a Sidi-Dris al comandante general en Melilla y celebró extensa conferencia con el comandante del *Laya*, el cual le manifestó la situación militar de aquel destacamento, y de la retirada de toda la línea avanzada, agregando que las posiciones de Sidi-Dris y Afrau, situada ésta a unas ocho millas a Levante, habían quedado olvidadas en la orden de retirada o no la habían recibido; que estaban cercadas y hostilizadas por numeroso enemigo, escasas de agua, víveres y municiones, sin posibilidad de hacer aguada, por no poder ir al río, y que, según su opinión, que había comunicado a las autoridades de Melilla, nada podía hacerse en auxilio de las guarniciones sitiadas que debían, cuanto antes, evacuar las posiciones, operación que por momentos hacíase más dificultosa, siendo más fácil para Afrau que para Sidi-Dris, dada las condiciones del terreno.

El comandante del *Princesa de Asturias* no conocía la posición de Afrau, y la de Sidi-Dris sólo habíala visto desde a bordo una vez llevando al Alto Comisario a conferenciar con el general Silvestre el día 5 de junio, con motivo del ataque a esta posición, conociéndolas, en cambio, al detalle, el comandante del *Laya* D. Javier de Salas, quien propuso al del *Princesa* se utilizasen balsas, en caso de evacuación, por ser dificultoso aproximar los botes a la playa.

El día 23 protegieron dichos buques la posición, disparando sobre los objetivos que indicaba el jefe de aquélla, recibiendo orden de Melilla para proteger también la de Afrau, en crítica situación por falta de municiones, saliendo con tal objeto el cañonero *Laya* en la tarde del repetido día.

Al anochecer del 23 cruzó por aguas de Sidi-Dris el cañonero *Bonifaz*, que conducía a Melilla al Alto Comisario, y, sin dar el ancla, recibió el comandante del *Princesa* orden de pasar a conferenciar con Berenguer, que ignoraba la crítica situación de las dos posiciones, poniéndole al corriente de cuanto ocurría e indicando al Alto Mando que, en su concepto, no había más que dos soluciones: enviar refuerzos de Melilla, si se quería conservar las posiciones, o evacuarlas, y en este caso precisaba el concurso de otro buque para poder hacer más fuego sobre el enemigo al proteger la evacuación, que estimaba dificultosísima en Sidi-Dris y muy probablemente desastrosa, y factible para la posición de Afrau, teniendo en cuenta los informes del comandante del *Laya*, que no cabe duda eran autorizados, por el conocimiento que tenía de ambas posiciones, pues, como hemos visto anteriormente, cooperó a la ocupación de Sidi-Dris, en marzo y a su defensa cuando, en junio, atacáronla los rifeños, bajando a tierra en las dos ocasiones parte de la dotación del buque.

Conforme Berenguer en la evacuación, por no contar en Melilla con refuerzos, ordenó al comandante del *Princesa de Asturias* no indicase nada a las posiciones sobre la evacuación hasta que sus defensores manifestasen no poder aguantar más, lo que hasta entonces no habían dicho, pues sólo hablaron de la escasez de agua, y la de Afrau, de municiones. A la vez ordenó que la evacuación se efectuase sucesivamente, apoyándolas tres barcos; el *Princesa de Asturias*, el *Laya* y otro cañonero que se enviaría.

El día 24 protegió el *Princesa* la posición con fuego de su artillería sobre ambos flancos, según lo solicitó el jefe de aquélla, y manifestando que carecía en absoluto de agua, y que su situación era muy crítica.

El *Lauria*, que se había refugiado en Tarifa con la barcaza que remolcaba, recibió orden de salir para Sidi-Dris, como así lo hizo, llegando frente a la posición el día 24 por la tarde.

El *Laya*, por radio, manifestó al *Princesa* ser también comprometida la situación de Afrau. Conferenció poco después su comandante con Calvar, comandante del *Lauria*, quien opinó sería dificultosísima la evacuación de Sidi-Dris.

Se indicó entonces al Alto Comisario la necesidad de dar la orden de evacuación a ambas posiciones, contestando el Mando su conformidad y ordenando al comandante del *Princesa* efectuar la operación *si la creía factible*. Insistió éste en la dificultad de la empresa, singularmente en Sidi-Dris, rogando se le reiterara la orden de evacuación, confirmándola Berenguer sin condicional alguna. Dada la gravedad del momento, el Sr. Sanchiz procedía con tacto y mesura,

ya que la primera orden, tácitamente, dejaba a su responsabilidad el éxito de la empresa.

Aunque el comandante del *Laya* había propuesto por radiograma efectuar antes la evacuación de Afrau, por ser a su juicio más fácil, le ordenó saliese para Sidi-Dris a fin de realizar primero la de este puesto, que, reiteradamente, decía ser su situación angustiosa, y en cuanto se le consultó si deseaba abandonar la posición o sostenerse, contestó resueltamente que quería evacuarla cuanto antes.

"El comandante del *Laya*—dice el del *Princesa,* en su parte de campaña—, me había manifestado elevarse la guarnición de Sidi-Dris a unos 150 ó 180 hombres, y con esa idea preparé mis embarcaciones ordenando al *Lauria* preparase, de las suyas, las que pudiese y creyese más convenientes, incluso ninguna si no reunían buenas condiciones, y en cuyo caso atenderían al salvamento, sólo las de este buque, dedicándose los cañoneros a la protección con su artillería.

Al pedir datos al jefe de la posición para fijar la hora y quedar conforme en instrucciones y obrar de acuerdo, lo que era importantísimo, y al saber que la guarnición de Sidi-Dris era de unos 300 hombres, aunque al principio se trató de que la evacuación fuese por la mañana del 25, como tenía que preparar mis embarcaciones y esperar la llegada del *Laya,* quedé al fin conforme con el jefe de la posición que se evacuaría de once a doce de la mañana, y que no se lanzaría a la evacuación hasta que viese que los tres barcos batíamos duramente algún tiempo toda la playa y flancos de la posición con fuego nutrido, y que mi buque le hiciese señales de pitadas prolongadas y sucesivas, señal definitiva para abandonar la posición, cuyo material de guerra, de orden del Alto Comisario, debía destruir con anticipación."

Llegó el cañonero *Laya* por la mañana, de ocho a nueve, conferenciando los tres comandantes, quedando de acuerdo en emplear los botes, convenientemente preparados y protegidos, y sobre el sector de playa que cada buque había de batir, como asimismo estar listos sobre las once para empezar el fuego, levando anclas y poniéndose en movimiento.

Poco antes de las diez, sin previo aviso, y cuando los buques estaban embarcando los botes y se daban órdenes para levar, cubrir artillería, etc., sintióse nutrido tiroteo y se observó, desde a bordo de los barcos, gran movimiento en la posición, sus proximidades y playa, pudiendo al fin distinguir, con gran trabajo, era policía indígena evacuada de la posición sin esperar las señales convenidas ni la preparación artillera de lo buques, que, precipitadamente, enviaron sus botes a tierra con mayor peligro para sus tripulaciones y para los mismos

que salían de la posición. Seguidamente pusiéronse los tres barcos en movimiento, rompiendo violento fuego de cañón contra el enemigo, mientras los botes aproximábanse lo más posible a la playa. A pesar del fuego de los barcos, el del enemigo, que era numeroso, fué muy nutrido, causando considerables bajas en el personal de policía, que se despeñaba por los barrancos y que atravesaba la playa para ganar a nado los botes, causando en las tripulaciones de éstos también sensibles bajas.

"Los dos del *Laya*, —dice en su parte de campaña el comandante de este cañonero (27 julio)—, conducidos por Lazaga, hombre admirable de entereza y serenidad, avanzaron impávidos. Uno era el automóvil y el otro un bote de remos, con seis hombres de dotación, llevado a remolque, al igual que una balsa que había construído cuatro días antes en previsión de lo que iba a venir. Se aproximó a la playa, al grupo más inmediato de soldados nuestros, los animó a saltar; ellos contestaron que se acercase aún más, que no podían saltar, que los llevasen a hombros. Entonces Lazaga metió la proa del auto en la playa y en ese momento el motorista cayó, atravesado el pecho. Se puso al motor instantáneamente el otro motorista de reserva, y, al ir a poner la máquina en marcha atrás, cayó igualmente con herida muy grave, así como Lazaga con dos balazos. Se tiraron al agua. El bote de remolque se convirtió en salvador de ellos, pasaron a éste, abandonaron auto y balsa, y se alejaron al remo, cayendo en este trayecto el patrón y otros dos remeros. Lazaga armó un remo y con el avante, recibió otro balazo más en el vientre; le quitaron el remo y continuaron avante; dos proyectiles más le alcanzan, uno en el pecho atravesándole el pulmón; aun se sostiene en la bancada enhiesto a ratos, inclinando la cabeza y desfalleciendo otros; así llegaron a donde estaban los botes del *Princesa* y *Lauria*, y estos los toman a remolque y los llevan al costado de sus barcos. Reconocido Lazaga en la enfermería del *Princesa*, se le encontraron cinco balazos; más tarde, al descalzarlo, se vió otro en el pie; al llegar al Hospital de Melilla le han encontrado otro en la espalda. Hay que advertir que el patrón del auto, que está ¡ileso! (cabo de mar Francisco Pujol), le dijo: "Don José, no se acerque tanto, que vamos a varar", y Lazaga, sacando la browing, le dijo: "Cállate; tú obedece". El bote varó porque el motorista cayó en aquel crítico instante; porque el otro mecánico cayó igualmente segundos después.

Mientras tanto que los botes se acercaron, y alejaron luego, los buques en movimiento cañonearon los sectores previamente acordados. Mi *Laya* apuntó las alzas a 300 metros; creo haber maniobrado en cuatro metros de fondo a un cable de la orilla; la amplitud del sector ten-

dría de corrida 600 metros. Con ametralladoras, cambiándolas a brazo de banda a banda, según el costado que daba a tierra, poniendo las dos en el mismo costado y haciendo vivo fuego con los tres cañones."

Regresaron los botes con el personal que pudieron salvar, unos 20 soldados (¡!) entre indígenas y europeos, continuando los cañones de los barcos batiendo la playa, y el *Princesa* dando pitadas para que continuase la evacuación, sin conseguirlo, pues habíala suspendido el jefe de la posición al ver el resultado del primer intento hecho con anticipación.

Al mediodía el comandante del *Princesa* ordenó alto el fuego, para comer las dotaciones de los barcos, y trató de comunicar con la posición, "lo que siempre me fué dificilísimo, de día, —añade en su parte de campaña—por no contar con equipo de heliógrafo del Ejército ni personal señalero del mismo, y, por fin, pude saber que la posición no estaba en poder del enemigo, pero suspendía la evacuación."

El capitán de navío Sanchiz, indicó al jefe de la posición la necesidad de que se resolviese a evacuar corriendo todo riesgo, sin obtener respuesta definitiva, comunicando al Alto Comisario lo ocurrido y lo dificilísimo de que la evacuación se realizara.

Sin previo aviso, el jefe de la posición parlamentó a la caída de la tarde con el enemigo, pero éste no debió respetar lo pactado, pues se vió desde los barcos que alguna gente descendía de la posición a la playa, tiroteada sin piedad por los rebeldes. Los barcos enviaron de nuevo a tierra los botes para recoger los soldados que pudiesen. ¡Vano intento! Casi todos cayeron heridos, muertos o prisioneros. Ya de noche, cerrada, lograron, los botes del *Lauria*, recoger cuatro o cinco náufragos. Es decir, que de los 300 hombres de que constaba la guarnición de Sidi-Dris, cayeron prisioneros o fueron muertos por el plomo enemigo, 275.

Contribuyeron a este desastre varios factores: las condiciones de la posición casi inaccesible desde la playa; el adelanto del jefe de la misma al intentar la evacuación sin la preparación artillera de los buques, y sin esperar la señal convenida para ello; y, por último, el estado moral deprimido de aquéllos soldados, dominados por el pánico al ver cortadas por mar sus comunicaciones, pues los moros ocupaban los puntos estratégicos que dominaban la playa (1). Así se desprende del parte de campaña del comandante del *Princesa de Asturias*.

"Momentos después de entregarse la posición, —continúa— recibí

---

(1) Véase el artículo *Operaciones de desembarco*, del prestigioso jefe y conocido publicista naval D. Juan Cervera Valderrama, que reproducimos en el cap. III de la Segunda parte de este libro.

del Alto Comisario radiograma autorizando a Sidi-Dris y Afrau, a parlamentar con el enemigo si no podía llevarse a cabo la evacuación."

Destacado el *Laya,* para que en Sidi-Hassain (Afrau), comunicase con el jefe de la posición, a fin de que se decidiese a abandonarla o a rendirse, se pidió a Melilla el contratorpedero *Bustamante,* que llegó a Sidi-Dris a media noche del 25, para evacuar heridos, con los que este buque regresó a su destino en la madrugada del 26.

Aquella misma noche recibió el *Laya,* antes de salir de Sidi-Dris, dos estaciones ópticas y una sección de Ingenieros del Ejército, para su montaje y servicio a bordo, personal y material que desde Melilla condujo el remolcador *Reina Victoria.*

El *Princesa de Asturias* y el *Lauria* bombardearon durante la noche a Sidi-Dris, ya en poder de los rebeldes, suspendiendo el fuego a las dos de la madrugada. El comandante del *Laya* manifestó desde Afrau no había podido comunicar durante la noche con la posición.

Nadie contestó a sus repetidas llamadas. "Y así hora tras hora—añade el capitán de fragata Salas en su parte de campaña—. No se oía más que algún tiro suelto enemigo; ninguno nuestro. Supuse que estaba abandonada o que no tendría municiones. Antes de amanecer me dijo un timonel "me parece que he visto una lucecita enseñada tres veces". A medida que la claridad llegó, día 26, vi que la posición, aunque muda, no parecía asaltada, daba la sensación de dormida. Ordené a los ingenieros montasen sus heliógrafos y repitieran la orden. Y con sorpresa inmensa vi brillar allí un espejo y contestar repitiendo las primeras palabras..."

Mientras tanto, cuando el *Princesa* y el *Lauria* disponíanse a zarpar de Sidi-Dris con rumbo a Afrau, el enemigo, desde la posición, y con los cañones de la misma, hizo fuego sobre nuestros barcos, centrando muy bien el tiro con granadas de metralla, si bien tuvimos la suerte de que los disparos resultasen cortos o largos, sin sufrir impactos los barcos, aunque se recogieron a bordo algunos balines que no causaron bajas.

El *Princesa* y el *Lauria* cañonearon de nuevo la posición, y, una vez que cesó el fuego enemigo arrumbaron a Afrau, recibiendo durante el viaje radiograma del *Laya,* anunciando que el jefe de la posición, antes que capitular, prefería evacuarla. Una vez a la altura de Sidi-Hassain, el comandante del *Laya* manifestó al del *Princesa,* a cuyo bordo se trasladó, que estaba de acuerdo con el jefe de la posición para evacuarla cuando los barcos batieran los flancos de la misma. Se procedió entonces a arriar los botes, y, en el momento en que el comandante del *Laya* se retiraba del crucero a su buque, el jefe de la posición, sin esperar señal alguna, desalojó ésta rápidamente, dirigiéndose con

gran valentía y decisión hacia la playa, siendo hostilizado débilmente por el enemigo.

Lo mismo que en Sidi-Dris esta precipitación motivó el que los botes llegasen con retraso a la playa. Los barcos rompieron el fuego, en seguida, y las embarcaciones lograron salvar unos 130 soldados, embarcando 96 sólo los botes del *Princesa*. El *Laya* recogió en dos botes 33 soldados, y el *Lauria* uno, teniendo un muerto y un herido, sin que sus botes tuviesen tiempo de llegar a la playa por lo precipitado de la evacuación, repitiéndose el caso de Sidi-Dris.

El éxito obtenido en Afrau, a pesar del error cometido por el jefe de la posición, debióse a ser menos numeroso el enemigo, que en Sidi-Dris; más accesible el camino de salida a la playa señalada por el comandante del *Laya*, y más difícil para el enemigo cubrirse del certero fuego de los buques, distinguiéndose por la rapidez en el tiro y precisión del mismo, los cañoneros; así lo afirma en su parte de campaña el comandante del *Princesa,* que excluye todo elogio personal, no obstante ser el jefe de las fuerzas navales que en tan desventajosas condiciones operaban, pues que sus previsoras medidas y precauciones no eran secundadas por las tropas de tierra como su delicada situación exigía para sustraerse a los rigores y crueldad del enemigo.

Terminada la evacuación, como el jefe del destacamento (recogido por uno de los botes del *Princesa de Asturias*), manifestara al comandante de éste buque que se había inutilizado el material de guerra, pero que quedaban proyectiles, los barcos batieron la posición durante cerca de una hora, cesando el fuego por estar muy escasos de municiones, dirigiéndose entonces a Melilla (cumpliendo órdenes del Alto Mando), en donde dejaron caer el ancla a las cinco de la tarde del día 26, desembarcando los heridos y supervivientes recogidos en las dos posiciones.

En la evacuación de Afrau tuvieron los barcos sensibles bajas. Los equipos de las embarcaciones lanzáronse resueltos hacia la costa, tanto en Sidi-Dris como en Sidi-Hassain, convencidos de la gravedad y dificultades de la empresa, pero henchidos de entusiasmo, con la bravura y denuedo propios de las tradiciones de nuestra raza. E iban voluntarios aquellos hombres pletóricos de vida y juventud, llenos de ilusiones, anhelosos de ser útiles a la Patria y orgullosos de prestar auxilio a sus camaradas, aún a costa de sus propias vidas, que algunos ofrendaron, coronándose de gloria al sacrificarse en cumplimiento del deber y del compañerismo.

La evacuación de Sidi-Dris fué un desastre, y la suerte del jefe y resto de la guarnición fué precaria y dolorosa por haber fiado aquél en la promesa de los moros, que se apoderaron de la artillería y material de la posición. Triste es confesarlo, pero es la realidad. Con la

caída de estas dos posiciones desapareció la línea o frente, tan laboriosamente conquistada desde la campaña de 1909, y no cayó Melilla en poder de aquellas hordas, por falta de inteligente dirección y por haberse entregado al pillaje y al botín que les ofrecían las posiciones abandonadas. ¡Consecuencias de nuestros errores y de una política desacertada y desastrosa!

Las embarcaciones que actuaron en estas cruentas jornadas, bajo la protección del fuego de artillería de los barcos, fueron:

Del *Princesa de Asturias*: la segunda lancha mandada por el alférez de navío D. Faustino Ruiz González, que a la vez tenía el de todas las demás embarcaciones de este crucero; primer contramaestre D. José María Castro Montero; marinero de primera, Sebastián Barbet Algoberro, como patrón; los marineros fogoneros José Rey Estévez y Andrés Obrador, motoristas y 7 marineros más, de los que resultó herido José Llambrich.

Tercer bote al mando del segundo contramaestre D. José Fernández Sarriá; maestre de marinería, Ramón Orjales; marinero de primera, Ricardo Beltrán Costa, como patrón, y 8 tripulantes más.

Cuarto bote, mandado por el maestre de marinería Diego Jérez Muñoz; patrón, marinero de primera Manuel Núñez González, y ocho marineros.

Automóvil n.º 1, segundo contramaestre D. Antonio Vivas Ibar; maestre de marinería, Luis Amorós Mira; patrón, cabo de mar, Luis Muñoz Valdés; y tres marineros motoristas. Resultaron heridos el marinero de segunda, Juan de la Torre Luque, y el marinero-fogonero Andrés Sánchez.

Estas embarcaciones actuaron en la evacuación de Sidi-Dris.

En la de Afrau, la segunda lancha al mando del segundo contramaestre D. Francisco Bendala Romero; patrón, marinero de primera Sebastián Barbet; motorista Andrés Obrador, y 8 marineros, dos de ellos, Antonio Jiménez y Agustín Ortiz, ofrendaron su vida en aquella luctuosa jornada.

Tercer bote, mandado por el segundo contramaestre José Fernández García; patrón, marinero de primera Ricardo Beltrán y ocho tripulantes.

Cuarto bote, alférez de navío D. José García de Lomas, que mandaba la escuadrilla, secundándole el primer contramaestre D. Manuel Díaz González, maestre de marinería Diego Jérez, el patrón y 8 tripulantes.

Del *Laya*, el bote-automóvil al mando del alférez de navío D. José María Lazaga y Ruiz, ya citado, que llevaba como patrón al cabo de mar Francisco Pujol Fornés e iba tripulado por el marinero de primera

Antonio Contreras Quirantes y de segunda Juan de los Reyes Vázquez, Luis Fernández Aparicio y Matías Fernández Gallardo, que resultó herido y falleció en el hospital de Melilla; al fogonero preferente Francisco Pérez Abad y al marinero-fogonero Antonio Calero del Valle, heridos igualmente.

El alférez Lazaga falleció cinco días después en el hospital de Melilla.

Cuarto bote, mandado por el maestre de Marinería José Barceló Blanch, herido grave, y 6 marineros, de los cuales fueron heridos Manuel Gómez Rendón y Juan M. Montero.



Alférez de navío D. José María Lazaga Ruiz, de la dotación del cañonero *Laya*, muerto a consecuencia de las heridas recibidas en la evacuación de Sidi-Dris.

Chinchorro: tripulado por dos marineros.

El señalero destacado en la posición de Sidi-Dris, marinero de primera Faustino Escobedo Barba, resultó muerto.

A la playa de Sidi-Hassain (Afrau), acudieron para cooperar al salvamento: el segundo bote, al mando del alférez de navío don Pedro Pérez de Guzmán, herido leve, con el maestre de marinería Manuel Baño Albadalejo, y cinco marineros, y el cuarto bote, tripulado por cuatro hombres, de los cuales el marinero de segunda Juan de Dios Romero Granado, falleció a consecuencia de las heridas recibidas en la evacuación.

A bordo del cañonero fué muerto por un disparo del enemigo el artillero provisional, sirviente del cañón de popa, Federico Peña Estévez.

"La empresa realizada por estos hombres con sus botes fué heroica, y sus tripulantes—consigna el comandante del *Laya* (29 julio)—todos voluntarios, capitaneados por Pérez de Guzmán, fueron, cargaron y volvieron, con una duración de unos 25 minutos, recogiendo 33 hombres

bajo el fuego, del que yo, a 250 metros de ellos, los defendía con todo, con cañones, con ametralladoras, con fusiles; el segundo comandante y el médico, desde el puente, con mausser; yo gobernando, moviendo las máquinas, parando, gritándoles, enviándoles mi corazón."

El cañonero *Lauria* cooperó igualmente con sus botes y tripulaciones, distinguiéndose como aquéllos, rivalizando todos en entusiasmo, arrojo y sacrificio. El alférez de navío de éste buque D. Isidoro Sáiz, resultó contusionado mandando el bote-salvavidas, que por bajas e inundación no pudo llegar a tierra en Afrau, y en la evacuación de Sidi-Dris el marinero de primera, José Márquez Domínguez fué herido de bala en el bote, de cuyas resultas expiró a poco de ser conducido a bordo; el de igual clase Antonio López Pareja, también herido, falleció en el Hospital de Melilla el 3 de agosto; y Cipriano de León, también marinero de primera, resultó herido grave.

"Con respecto al comportamiento del personal de este buque—decía en su parte el comandante del *Princesa*—, he quedado altamente satisfecho; todos excediéronse en el cumplimiento de su deber, siendo voluntarios hasta el personal de fogoneros para dotar a los botes, poniendo de manifiesto su alto espíritu de disciplina y de sacrificio, comportándose todos por igual, con valor distinguido, trabajando con entusiasmo todo el que dota las casamatas y batería de 57 m/m., para hacer un fuego rápido y eficaz, luchando con las deficiencias del material..."

Iguales conceptos elogiosos tiene para el personal sanitario, médicos y practicantes que, con solicitud atendieron a la curación de más de 50 ó 60 heridos, algunos graves, como el heroico alférez de navío D. José María Lazaga Ruiz.

El día 27 los cadáveres del marinero de primera Antonio Jiménez, y el de segunda Agustín Ortiz Carrillo, del *Princesa de Asturias*, recibieron cristiana sepultura en el cementerio de Melilla, en el recinto destinado al personal muerto en campaña.

Solamente el *Princesa* en esta función de armas, disparó, durante los días 23 al 26 inclusives, 90 granadas de 14 c/m.; 608 de 57 m/m., y 3.000 cartuchos de fusil las tripulaciones de sus botes.

Y ved cómo este sobrio y sincero relato pone de relieve el entusiasmo y celo de nuestros marinos acuciados por el sacrosanto amor a la Patria y culto que hacen de la disciplina y del deber, escribiendo una y cien páginas gloriosas: en estas campañas han luchado y derramado su sangre en los barcos, en los botes, en las playas, en el campo y en el aire. Su labor activa, inteligente, eficaz y heróica es ensalzada, en justicia, por sus camaradas del Ejército en documentos oficiales, algunos de los cuales insertos quedan en estas páginas.

El *Princesa de Asturias* recibió municiones que el crucero *Cataluña* condujera desde la Carraca, quedando bajo el mando del comandante de aquél, las fuerzas navales formadas por dichos barcos, los cañoneros *Lauria, Bonifaz* y *Laya,* el contratorpedero *Bustamante* y lancha *Cartagena,* saliendo para prestar servicio en Ceuta y en la costa desde Tiguitzas a río Martín el cañonero *Alvaro de Bazán,* y destacado el *Bonifaz* en cabo de Agua; el aviso *Giralda* estaba a las órdenes del Alto Comisario, agregado a su cuartel general.

Al conocer el Ministro de Marina el comportamiento de los buques en Sidi-Dris y Afrau, dijo en telegrama (27 julio) al Capitán general del Departamento de Cádiz: "En radiograma hoy digo a comandante *Princesa,* lo siguiente: La brillante actuación de los buques que tan directamente han tomado parte en los sucesos recientemente ocurridos en la zona de Melilla, ha merecido la completa aprobación del Gobierno de S. M., y en su nombre felicito a sus comandantes y valientes dotaciones que de modo tan airoso han sabido patentizar el alto espíritu que los anima. Comunique éste telegrama a los demás buques, y léase a las dotaciones para la debida satisfacción."

Sobre esta cruenta jornada el capitán de corbeta, diplomado de la Escuela Superior de guerra, D. Enrique Pérez y Fernández Chao, dijo en la *Revista general de Marina* (1) lo siguiente, que copiamos no sólo por su interés, sino porque en cierto modo suple al parte de campaña del *Lauria,* cuya copia no existe en el Archivo de la Capitanía general del Departamento de Cádiz, ni en el Archivo central de Marina.

"Cuando el éxito más completo —dice Pérez Chao—, parecía haber coronado los esfuerzos de los generales Berenguer y Barrera, que, tras la ocupación de Xauen, habían logrado dominar virtualmente la zona occidental de nuestro protectorado, llegando hasta el último refugio del Raisuni y poniendo en trance de sumisión al guerrero y prestigioso Sheriff, un contratiempo inesperado por el país, desploma en cortísimo lapso de tiempo toda la labor realizada en el territorio de Melilla, donde la pacificación, excluyendo la zona de Alhucemas, parecía eficaz y definitiva.

No obstante, y sin negar la gravedad evidente en todos los órdenes del contratiempo militar, desde el primer momento se tuvo no ya esperanza, sino certidumbre absoluta en que las dotes del general Berenguer restablecerían en plazo relativamente breve, y mediante adecuada acción militar y política, todo lo perdido en el orden material y en el moral, y las medidas hasta ahora tomadas por el Alto Comisario, en

---

(1) N.° de agosto 1921.

punto a fortificación de los puestos adecuados, labor política y preparación de la futura reacción ofensiva, confirman nuestro juicio y fortifican el espíritu español, que —justo es decirlo—, de apreciar en su realidad el desastre, no dudó poseer sobrados medios para corregirlo.

El caudal de enseñanzas que toda desgracia aporta, se ha manifestado ahora en forma de que la opinión —sin cuya existencia sobre las cuestiones nacionales, todo es nulo en el orden constitucional y democrático—, se fije en el problema y llegue a encontrar las probables causas de error, dando así al poder público la orientación y la autoridad necesaria para corregir aquellos puntos que, como el revestir los servicios de policía y asuntos indígenas de toda la importancia social que tienen como clave del protectorado, el dotar al Ejército de material moderno y adecuado, el empleo de las fuerzas indígenas y la decisión en el camino a seguir, tienen hoy, por fortuna en medio de la desgracia, estado público de opinión.

En medio del dolor que los sucesos han de producir a los oficiales de Marina, como españoles y como militares, ha de alentar el orgullo de que nuestra corporación ha ocupado puesto de honor en la retaguardia, aún a costa de pérdidas dolorosas en que la propia juventud de los que vertieron su sangre parece señalar la esperanza de un futuro algo mejor que el lánguido presente de la Marina de España.

En el alférez de navío Lazaga, hemos de simbolizar nuestro tributo de recuerdo y de admiración para nuestros muertos, que, jóvenes como él, fueron voluntarios a la muerte, tripulando los botes que marcharon hacia la costa, cara al fuego.

¿Qué decir del valiente alférez de navío que se llamó José María Lazaga y Ruiz? ¡Veinticuatro años de edad, siete de servicio y... dos juicios contradictorios! Eso sólo es más y más elocuente que cuánto decir se pudiera. Ello sólo justifica la petición del comandante del *Laya*, al capitán general del Departamento.

La dotación de éste buque, en la que ese oficial era uno de sus más valientes corazones, solicita viva y animosamente de V. E. con centuplicado fervor, transmita al Gobierno nuestro legítimo deseo de que los restos de ese heróico oficial, cuya acción ya conoce detalladamente V. E., descansen en el Panteón de Marinos Ilustres, donde una lápida conmemorativa podrá también perpetuar el recuerdo de los marineros muertos en las dotaciones de los diversos buques que le acompañaron en el sacrificio.

Petición en que el ilustre jefe supo, sin duda, encerrar los sentimientos de toda la Armada, que mostró —con Cádiz y San Fernando, siempre cariñosos, siempre *nuestros*— toda la extensión de un dolor

sincero por boca de sus representantes más caracterizados, en el acto de la inhumación en el Panteón de Marinos Ilustres (1).

Así Lazaga —dijo el comandante del *Laya*— cuya memoria vivirá perpetuamente en el recuerdo de la Marina y de la Patria; de esta nación desgraciada, rica en heroísmos aislados; quizás más poderosa si con menor esfuerzo individual tuviésemos todos mayor cohesión colectiva y por todo más sólido empuje.

¡Qué palabras más ciertas, sobre todo aplicadas a la Marina, reflejo en sus defectos y en sus virtudes de la Patria!

Un día reembarcan *para la muerte* las compañías de la Escuadra de Cervera, heroicas en las trincheras. ¡Ni un sólo desertor! Al día siguiente el fuego yanqui aniquila aquella Escuadra (?). ¡Y ni una vacilación!

Y entonces, y ahora, y siempre, voluntarios para la muerte, bárbaros y estériles heroísmos individuales y colectivos... ¡Y sin embargo!...

¡Qué razón tiene Salas! Una *parte* sólo de las enormes energías, empleadas en cohesión corporativa para lograr personal adecuado y en el número preciso, fructífera instrucción, adecuado material sin soluciones de continuidad... ¡cuánto fruto no daría!

---

(1) Llevó su cadáver el mismo cañonero *Laya* a San Fernando el 3 de agosto, recibiendo sepultura el mismo día con los honores correspondientes.

En 7 de diciembre de 1922 S. M. la Reina Victoria en su visita al Panteón de San Carlos esparció flores sobre la tumba de este malogrado oficial, que corona hoy un bonito mausoleo, situado en la misma capilla donde reposan los restos del Capitán general de la Armada, D. Juan José Navarro, viéndose, por esta razón, y opuestos y en igual consorcio la senectud que culminó las vidas, con la juventud tronchada en flor.

Dice así la inscripción de su tumba:

LA PATRIA

AGRADECIDA A SU HEROICO HIJO EL ALFÉREZ DE NAVÍO

D. JOSE LAZAGA Y RUIZ

MELILLA, 30 DE JULIO DE 1921 (*).

El alférez de navío Lazaga nació en San Fernando el 16 de octubre de 1896. De rancio abolengo marino, ingresó en la Escuela Naval en 1914, ascendiendo a guardia marina en 1915 y a alférez de navío el 9 de enero de 1920, embarcando poco después en el cañonero *Laya*.

(*) Cervera y Jacome (Juan): *El Panteón de Marinos ilustres. Historia y biografías*. Madrid, 1926, página 167.

¿Servirá la brutal enseñanza para pensar en alto, para ver que el pequeño sacrificio colectivo y diario es bien futuro que evita sangre, vergüenzas y dinero, para dejar a un lado individualismos, beneficiosos sólo de momento, y pensar en el único objetivo: *la eficiencia del material?*

Porque, si altos coeficientes de patriotismo y de deber, no pusieran —que sí ponen— ese alto lema como norma fundamental de nuestros actos, como razón única de nuestra existencia, como estímulo de nuestra conciencia y de nuestro propio honor, la reflexión nos llevaría a trabajar para aquel objetivo por propio impulso de egoísmo, por el instinto mismo de la conservación.

Las próximas guerras —escribió Moltke— *serán guerras de ciencia y de previsión. ¡Ay de los imprevisores!* ¡Qué gran verdad en las palabras del caudillo! ¡Bárbaras energías perdidas en loco intento de improvisar lo que no se improvisa! ¡Locuras heroicas y estériles, inútiles para evitar derroche de vidas, pérdidas de territorios y de prestigios! ¡Problema *naval* de Cuba, que se trató de resolver con soldados! ¡Historia de España, tristemente bella, fiada al bárbaro y sublime esfuerzo aventurero, inútil hoy por sí solo!

Sí, *eficiencia del material*. Barcos, pocos o muchos, pero eficaces. Personal patentado el preciso, pero también instruído mediante inflexible severidad en el conjunto de condiciones de embarco, como debidamente remunerado, que no cabe organización posible mientras los barcos y sus tripulantes, razón única de existencia de la Marina, no sean lo primordial en todos los órdenes. Organismos auxiliares, los necesarios al servicio de los barcos, el *ideal único de que los cañones hagan blanco*. Clases subalternas, cuidadosamente instruídas, con porvenir que las haga inseparables de por vida del organismo a que se consagran. Bases navales, minas, aviación, buques auxiliares, municiones, ejercicios..., lo que se pueda..., pero suficiente, con el alma corporativa puesta en su *realidad*.

Para ello otorga la nación hoy los medios suficientes, que si no pueden proporcionar a España poderes militares y navales con arreglo a sus necesidades, sí deben ser el jalón del futuro engrandecimiento y, sobre todo, estar dotados de una organización modelo, de la que somos absolutos y únicos responsables.

Sólo es ello cuestión de espíritu colectivo. De espíritu colectivo que no toca, ni roza de cerca ni de lejos, a la disciplina, porque no tiene reglas, ni obedece a estatutos públicos ni privados; va sólo en la unidad de un ardiente buen deseo en todos los corazones y en todas las inteligencias.

Dicen (¡ojalá pudiera no ser cierto!) que la sangre del soldado

es fructífera, que la guerra es un mal, pero un mal necesario. ¿Fructificará esta vez en enseñanzas para España la bárbara lección de sangre? La vertida, ¿evitará que se derrame, estérilmente, otra? El concepto de patria tan vigorizado por la guerra fuera de fronteras, tan fuerte en nosotros en el momento del esfuerzo, ¿conseguiremos *dosificarlo,* digámoslo así, con previsión constante de la defensa de España? ¿Sabremos *amar un poco* a la Patria diariamente, elevar el pensamiento hacia ella *todos los días* a la hora del deber, en lugar de dedicarle todos los afanes cuando ya son inútiles?

Que así sea."

Y nosotros tenemos en ello fe. Fe en cuanto se labora para el engrandecimiento de nuestra Marina y en la forma adecuada en que tratan de invertirse las cuantiosas sumas que leyes recientes consignan para las unidades que han de construirse por la industria nacional, por la reciente reforma de plantillas y por el cambio completo de sistema que en otros órdenes sigue el Gobierno actual, aun cuando no haya recorrido el camino con tan loables auspicios emprendido.

Y no pasaremos adelante sin consignar antes que el hoy general de artillería de la Armada, D. Juan Bautista Lazaga y Patero, olvidando su propio dolor, tuvo el generoso rasgo de entregar 2.500 pesetas a las familias de los marineros que a las órdenes de su heroico hijo perdieron la vida al servicio de la Patria.

Volviendo a la actuación de nuestra Marina repetimos, una vez más, que no pretendemos relatar cuanto los barcos y sus bravas tripulaciones hicieron; pero sí señalar su arrojo, su sacrificio, su valor y pericia, anotando los hechos más culminantes, sin que esto quiera decir, que involuntariamente, —eso sí—, no omitamos alguno digno también de consideración y estimar.

El 31 de julio el *Princesa de Asturias* se situó frente a Afrau; el *Cataluña* en el Peñón de Vélez; el *Lauria* en Punta Pescadores, y el *Bustamante* en la bahía de Alhucemas, cubriendo la derrota de cinco aviones que desde Tetuán y Larache se trasladaron a Melilla, para donde pasaron el 2 de agosto. El *Princesa* marchó a Málaga a repostarse, y los demás buques cruzaron por la costa hasta que llegó la Escuadra: el 5 de agosto.

Por entonces empezó a prestar servicio como carbonero el transporte de guerra *Contramaestre Casado,* y anotado este nuevo elemento auxiliar adquirido para nuestra Marina, pasemos a ocuparnos de la cooperación que ésta prestó al Ejército en la reacción que siguió al desastre.

Berenguer acumuló en Melilla todos los elementos de defensa que pudo retirar de Tetuán y Ceuta, y, cuando de la Península

se enviaron tropas y material y organizó convenientemente el nuevo ejército, ya que en Melilla nada había quedado, iniciáronse las operaciones de reconquista.

Una de las primeras realizadas fué la ocupación de la Restinga caída en poder de los rebeldes. Al efecto, en la tarde del 3 de agosto, los comandantes del crucero *Cataluña*, destroyer *Bustamante* y cañonero *Lauria*, llamados por el Alto Comisario, celebraron en Melilla una reunión con los generales Cavalcanti, Sanjurjo y jefe de Estado Mayor Gómez Jordana, acordándose efectuar un desembarco para recuperar aquella posición.

En la madrugada del 4 salieron de Melilla: el *Cataluña*, donde iba Sanjurjo, llevando tropas de desembarco; el *Lauria*, con material de guerra y sanitario para 300 hombres, y, a remolque, dos barcazas con una compañía de ametralladoras de Ceriñola; el *Bustamante* y lancha *Europa*, y barcazas necesarias para el desembarco. Al llegar los buques sobre la antigua posición y reconocida a corta distancia, el enemigo rompió el fuego de fusil, que fué inmediatamente contestado, disparando los barcos sobre los edificios, antiguo fortín, avanzadilla y lugares en que podían ocultarse los rebeldes, que, ante el intenso cañoneo, desalojaron las posiciones ventajosas que ocupaban, ocultándose tras las lomas que dominaban la playa.

En seguida las barcazas remolcadas por la lancha *Europa* y bote de vapor del *Cataluña*, condujeron a tierra las tropas de desembarco. El *Lauria* se atravesó por la popa de estas embarcaciones, y, a menos de 500 metros de distancia, con los cañones de 76,2 batió las lomas almiares y sitios donde se ocultaba la morisma, por ambos flancos de las fuerzas que iban al asalto, con fuego rapidísimo, que hacía se sucediesen las explosiones sin interrupción.

El *Cataluña* bombardeó el flanco izquierdo, y el *Bustamante* el frente. Al llegar las embarcaciones a la playa, las tropas desembarcaron sin demora, desplegándose en guerrillas, dirigiéndose unas a la posición, otras a las lomas y otras hacia la bocana. Conseguidos los primeros objetivos, el *Lauria*, siempre en movimiento, protegió el avance de los que se dirigían a la bocana. Fué tan eficaz e intenso el fuego de los buques, que la columna de desembarco no tuvo una sola baja, a pesar de haber sido constantemente hostilizada por el enemigo.

El general Sanjurjo, desde el *Cataluña*, felicitó a Cálvar, comandante del *Lauria*, por su valentía y acertada intervención en el desembarco; y el comandante de dicho crucero, en su parte de campaña, hizo constar que el certero fuego del cañonero consiguió despejar en seguida a los moros.

Las tropas desembarcadas fueron: tres compañías de San Fer-

mando, 250 hombres; una sección con máquinas de la compañía de Ceriñola, 50 hombres; una sección de Regulares, 50 hombres; una compañía de zapadores, 100 hombres; una estación óptica, 8 hombres. Total: 458 hombres.

A las tres de la tarde llegó el *Giralda* con el Alto Comisario, ordenando quedasen durante la noche el *Cataluña* y el *Lauria* frente a la posición. Al llegar el *Lauria* a Melilla en la mañana del 5, fué su comandante calurosamente felicitado por Berenguer y el comandante general del territorio.

El 7 salió el *Lauria* de Melilla para la Restinga, con la lancha *Europa*, de la Compañía de mar, protegiendo un desembarco de tropas y material de guerra. El 8 llegó el vapor *Juan de Juanes* con material que desembarcó bajo la protección de dicho cañonero.

Al anochecer de este día aterrizó violentamente, entre la Restinga y la bocana un avión que marchaba a Monte Arruit, por avería en el motor. El *Lauria* echó al agua el bote automóvil, equipado con gente armada, que recogió a los aviadores y condujo a la posición. El 10 fué relevado por el *Laya*, que llegó con ingenieros y material de campaña, y en su regreso a Melilla tomó a remolque seis lanchas pescadoras que le pidieron auxilio.

La campaña de reconquista no fué todo lo activa que las circunstancias exigían, pues la entorpecieron contrariedades e inconvenientes propios de la falta de entrenamiento e instrucción de las tropas que llegaban de la Península, y, como todo se había derrumbado, todo hubo que organizarlo; y así ocurrió que no fué posible socorrer al resto de aquel Ejército refugiado y sitiado en el trágico Monte Arruit, cuya rendición no hemos de estudiar, pues tan delicado asunto no es de nuestro objetivo. En aquellos momentos de intensa ansiedad hubo que contrarrestar el empuje de la rebelión, evitando que cabilas inmediatas a Melilla, todavía adictas por el prestigio del buen amigo de España Abd-el-Kader, no se sumasen a las rebeldes; así que los primeros aciagos días fueron de prueba para unidades como los Regulares de Ceuta: "España mira angustiada las fuerzas de que dispone, y mientras organiza los medios que su vitalidad (sobre todo espiritual) le consiente, es precisamente en los Regulares de Ceuta, donde se apoya su prestigio. Y esas fuerzas, iberas de raza, de recluta indígena, son, precisamente, las que sostienen el honor de la Madre Patria" (1).

Los Regulares llegaron a Melilla el 24 de julio. El 25 ocuparon

---

(1) Varela Iglesias, José: *Ensayo de historial del tercer grupo de Fuerzas Regulares Indígenas*. Ceuta, 1926; pág. 45.

Ait-Aixa, y el 8 de agosto fortificaron el Atalayón, prestando durante este mes su cooperación a cuantas operaciones se efectuaron: "Ellos —dice Varela— y las fuerzas del Tercio de Extranjeros compartieron en el inicio todo el peso de la campaña, y en lo sucesivo, hermanadas también, fueron las sólidas columnas en que se apoyó la reconquista", poderosamente auxiliadas y apoyadas esas fuerzas en la retaguardia —decimos nosotros— por los buques de nuestra Marina de guerra, columna robusta, necesaria e insustituíble que con el fuego de su artillería coadyuvó a todas las operaciones sobre la Restinga, convoyes al Atalayón, zoco del Arbaa, Monte Gurugú, etc., y después sobre Ras Quiviana, Nador y otras cuando se inició el avance.

En los momentos del desastre estaba en río Martín la lancha gasolinera *M-3,* al mando del alférez de navío D. Pascual Cervera y Cervera, que con los repuestos de los aviones destinados a Melilla, salió para este puerto en uno de los primeros días de agosto, quedando a las órdenes del almirante de la escuadra de instrucción que ya se encontraba allí. En la mañana del 19 salió de Melilla, escoltando un convoy con los remolcadores *Europa* y *Reina Victoria.* Al llegar a la Bocana pasó el *Europa* con las barcazas a Mar Chica, y Cervera esperó la pleamar; mas el calado del Canal (1,65 metros), era inferior al de la lancha, por lo que dando a toda máquina forzó la entrada, consiguiendo, con ligera avería, abrirse paso, efectuando el convoy a la Restinga sin novedad, y fondeando al anochecer en la segunda Caseta, siendo hostilizado por los rebeldes. En la mañana del 20 recibió orden de hacer convoyes diarios en aquél mar interior, procediendo en este mismo día al salvamento de la lancha *Europa,* que había varado en Bon-Erg sobre un banco de arena. Al siguiente día hizo el convoy al Atalayón y Sidi-Hamet-el-Hach, que se efectuó con gran resistencia del enemigo; y por la tarde del mismo día condujo otro a la Restinga.

El 23 realizó nuevos convoyes, y como observara movimiento en varios cárabos que estaban en las inmediaciones de Nador, los cañoneó, echando uno a pique y averiando otro que tuvo que embarrancar. Hostilizado durante uno de los convoyes, repelió al enemigo con fuego de cañón, siendo secundado por el de la Restinga y el *Princesa de Asturias,* que estaba frente a la posición, a la que también protegió durante la noche.

Atacada fuertemente la Restinga durante la noche, del 24, ido ya el *Princesa,* cooperó a su defensa, iluminando el campo enemigo con el proyector, sosteniendo más de dos horas de lucha.

El 25, en la costa del río de Zeluán, destruyó un cárabo que estaba a unos 700 metros de distancia de aquélla, en donde había numerosa concentración enemiga, con la que sostuvo rudo combate; el 26



Croquis núm. 2.

destruyó otro cárabo sobre la costa de Bou-Erg, pereciendo su tripulación; y el 28, varado el remolcador *Marién,* que conducía tropas, prestóle auxilio y lo puso en condiciones de salvamento.

El 29, tiroteada la descubierta de la Restinga, batió de revés la guardia enemiga, en cooperación con los Regulares; el 30, llevando a bordo al general Cabanellas, practicó un reconocimiento en la costa de Nador y Bou-Erg; reconocimiento que, con el propio general repitió el 1.º de septiembre, disolviendo y derrotando grupos de caballería enemiga; el 2 cooperó, durante la noche, a la defensa de la segunda Caseta, atacada violentamente por la morisma.

El día 4 coadyuvó de nuevo a la defensa de ésta posición, atacada con artillería por el enemigo, que puso en dispersión, salvando las mercancías que había en el embarcadero, organizando, después de dos horas de combate, un convoy con el que salió para la Restinga.

El 5 salió con los generales Sanjurjo y Cabanellas para la Restinga, reconociendo toda la costa, siendo tiroteado sin consecuencias y regresando a la Bocana; el 6 practicó otro reconocimiento con el Alto Comisario a bordo; el 7 de nuevo reconoció el zoco el Arbaa y Bou-Erg, causando bajas vistas al enemigo. Cerca de los Pozos de Aograz, encontró numeroso contigente de caballería, que cañoneó y dispersó con bajas, evitando se corriesen, como intentaban, hacia el zoco el Arbaa.

El 8 salió a reconocer la costa del Arbaa, donde entró forzando el paso, bajo el fuego nutridísimo del enemigo que repelió. El general Cabanellas había ordenado embarcasen en la *M-3,* ametralladoras de Ceriñola, que manejó su propio capitán.

Dejemos hable un testigo, el conocido cronista Leopoldo Bejarano, que bajo el título de "El Almirante de Mar Chica", publicó en *El Liberal,* el siguiente artículo:

"Se llama Cervera, es nieto de aquel almirante Cervera que se cubrió de gloria en Santiago de Cuba y que descansa para simpre en el Panteón de Marinos Ilustres, de San Fernando, y ha cumplido ayer 22 años, a la hora precisa en que las balas rifeñas acribillaban su lanchita gasolinera, que parece un juguete.

Fué un hecho glorioso de este mancebo rubio, que lleva las barbas crecidas de quince días y que tiene en los ojos azules irisaciones metálicas que deben de ser, supongo yo, reflejos de su alma.

Y fué así.

Hace ya mucho tiempo, cerca de un mes, cuando no habían comenzado las obras de dragado en la bocana de Mar Chica, consideraron preciso hacer pasar un barco de guerra de escaso porte, al que se encomendaba la misión de vigilar las costas de la laguna para limpiar de

"pacos" las proximidades del Atalayón, y, al mismo tiempo, para defender las lanchas que convoyaban víveres a la escasa tropa establecida en la Restinga.

Aquí, en Melilla, donde debieran estar las seis lanchas gasolineras que se adquirieron en Inglaterra, pero donde no hay más que dos, para que la Marina y el Ejército no tengan nada que reprocharse respecto a previsiones, el almirante designó la lancha de Cervera para desempeñar el cometido.

Y Cervera, en su barquito, con sus buenos siete fusiles a bordo y con sus buenas cincuenta granadas para el cañón montado a proa, embistió la entrada de Mar Chica para abrirse paso y tuvo el gusto de oir el silbido de las primeras balas del enemigo al cruzar, al aire la bandera y tocando con estridencia la sirena en señal de contento, por frente a la segunda Caseta.

Todo lo que divisaba desde el puentecillo del mando: las aguas dormidas del mar interno, los 60 kilómetros de costa, el incendiado caserío de Nador, las blancas edificaciones del poblado de zoco El Arbaa, allá, más a lo lejos, y los aduares de Aograz y de la llanura de Bou-Erg, se ofrecía a sus ambiciones de gloria. ¡Nadie habría de estorbarle en sus iniciativas, porque nadie más —¡oh placer!— podía aventurarse hasta donde él se había aventurado!

Y por si hubiera menester de estímulos, que en verdad no lo había, y patente ha quedado, la claridad deslumbrante de aquella feliz mañana bañaba en luz de oro los muros de la Alcazaba de Zeluán, vista sin el auxilio de anteojo, y la suave elevación de Monte Arruit, donde florece el laurel sobre unas tumbas españolas.

Tomando con sus manos la rueda del timón puso rumbo a Nador, y, a doscientos metros, ametralló los grupos de rebeldes que le aguardaban en la playa. Dió vuelta a la laguna, al viento siempre la bandera. Envió con descargas un saludo a derecha e izquierda. Echó a pique los cárabos que, creyéndose impunes, navegaban de la una a la otra orilla. Y, en la paz de la noche, tras la victoriosa jornada inicial, durmió sobre cubierta soñando que almirante como su abuelo, y que, como su abuelo, merecía bien de la patria bienamada y doliente.

Pero hasta ayer, hasta el día de su cumpleaños, este mozo de las rubias barbas sin afeitar y de los ojos con irisaciones metálicas, no había tenido ocasión propicia de lucirse. ¡Aún no estaba contento de sí mismo! Cierto que los moros no comerciaban de Quebdana a Nador. Cierto que se habían acabado los "pacos" en toda aquella zona. Cierto, también, que estaban destruídos los poblados y quemados los almiares. Más que cierto, ciertísimo, que en veintisiete días había dormido esca-

samente cincuenta y cuatro horas y que se le iba olvidando el sabor de los ricos guisos, de los vinos andaluces y del pan blanco... Pero... ¿qué es esto para el que tiene veintidós años, la ilusión de mandar una escuadra y todos sus parientes enterrados en el Panteón de San Fernando? ¿Qué significa esto para el que a todas horas está frente a Nador, y a la luz de la luna, como envueltas en sudarios, ve, clamando venganza, las casas de Zeluán y el recinto sagrado de Monte Arruit?...

Cuando el general Cabanellas, que manda la columna de Restinga, le envió la orden de reconocer "de cerca" el terreno desde zoco El Arbaa a los Pozos de Aograz, por donde mañana han de moverse las tropas, Cervera palmoteaba de contento. ¡Al fin!...

Si acercándose siempre a un centenar de metros del enemigo; si teniendo acribillada a balazos la breve embarcación se le decía: "Reconozca usted de cerca las posiciones de los moros", era, a no dudarlo, que le invitaban a ejecutar algo extraordinario.

En dos minutos estuvo todo pronto: las anclas levadas, los motores a punto y los siete fusiles empuñados por los siete marineros de la dotación. Cabanellas, generoso, le prestó dos ametralladoras. No eran, en verdad, dos ametralladoras de Marina, que tienen gran amplitud de movimientos y siempre campo de tiro; pero eran dos ametralladoras para acompañar al cañoncito y para echar una mano a los siete decididos fusileros. ¡Avante!...

Pegado a tierra, a poco de alejarse del embarcadero sufría las primeras descargas. El bote de a bordo, el único bote utilizable si por acaso una bala le paraba el motor, estaba fuera de combate. Saltaban cortados por los proyectiles de mausser los cables de acero de los pasamanos... ¡Avante!

Cerca ya de zoco El Arbaa las marismas forman un canal de 20 metros de ancho, con ambas orillas ocupadas por los moros.

¡Avante y fuego rápido!

El canal fué forzado y vuelto a pasar burlando el intento del enemigo, que por un momento tuvo el propósito de "embotellar" a Cervera como su ilustre abuelo lo estuvo en Santiago por los yanquis.

Las cuerdas de la bandera, partidas a tiros, dejaban colgar el tafetán. Fué rota la antena de la telegrafía y, dentro de la camareta, el aparato telefónico...

—¿Marchan bien los motores?

—¡Bien mi comandante!...

A cuerpo limpio, en pie sobre las cajas vacías de las municiones, Cervera dirigía la maniobra, buscando siempre los grupos de enemigos que, atrincherados, le asaban a tiros desde la playa.

—¡Todo a babor y ¡¡fuego!!...

Dos horas duró aquel combate singularísimo. Se veía a los moros retirar a toda prisa sus muertos y sus heridos. Y, por fin, ni un disparo. Bou-Erg y Arkeman limpios, por el momento, de canalla...

Pero Cervera, el joven almirante de Mar Chica, como le llaman sus compañeros de los acorazados, se había quedado triste, muy triste...

¡Al volver a Restinga dió un parte muy lacónico y entregó un croquis de las posiciones enemigas observadas, bien de cerca, durante el recorrido.

Le abrazó el general y se hizo, en su honor, un café de tropa, con leche condensada...

¡Hurra!

Y hubo más; el coronel Saro, que manda el regimiento del Rey y que es —¡quién lo duda!— prez del Ejército, tuvo la gentileza de hacer que por delante del alférez Cervera desfilase, marcial, su brava tropa...

¡Ya era feliz en su cumpleaños el joven almirante de Mar Chica!...—LEOPOLDO BEJARANO."

El mismo día 8, Cervera echó fuera de la bocana la draga *Tetuán* bajo intenso fuego de cañón, que obligó a alejarse a todas las embarcaciones que allí había.

Nuestros marinos luchaban con el ardimiento, entusiasmo e iniciativas propias de una juventud enamorada de su profesión, apoyados en el estado de ánimo que el trágico acontecimiento había despertado en la metrópoli, y acuciados por el santo deseo de cooperar a la obra de vindicación de la afrenta sufrida como imprescindible afirmación de superioridad racial.

Veamos ahora la intervención de la Escuadra en otras operaciones para recobrar importantes puntos estratégicos de que los moros se habían adueñado.

Las fuerzas que mandaba el general Cabanellas se movieron el día 11 de septiembre, avanzando desde Restinga para ocupar a Ras Quiviana, con la cooperación del acorazado *Alfonso XIII*, crucero *Princesa de Asturias*, y cañoneros *Bonifaz* y *Lauria*, que a horas convenientes de la noche salieron de Melilla, para amanecer fondeados en la siguiente forma: *Princesa* al NW. de Ras Quiviana, a seis cables de distancia; *Bonifaz* y *Lauria* en línea paralela a la costa, promediando la distancia entre dicha punta y la mitad de la Restinga a Quiviana, para levar al ponerse en movimiento la columna, y sobre la máquina observar sus movimientos, haciendo fuego a vanguardia cuando lo efectuara la artillería de aquélla. El *Alfonso XIII* salió a las cuatro y treinta de

la mañana del 12 de Melilla, esperando el amanecer a la altura del fuerte de la Restinga. A esta operación asistió el Alto Comisario Berenguer que, a bordo del *Giralda,* llegó al mismo tiempo que el *Alfonso XIII.*

La columna fué flanqueada por el lado de Mar Chica por las gasolineras *M-3* y *M-6,* que mandaba el alférez de navío D. Vicente Agulló, que desde el día 20 del mes anterior estaba en Melilla. Los cañones de éstas embarcaciones fueron los únicos que hicieron fuego en la primera parte de la operación, pues como a bordo del *Alfonso XIII* se observó el avance metódico de la exploración, sin dificultad ni resistencia, no fué necesario el apoyo de los barcos hasta que llegaron a su objetivo primero de Ras Quiviana. Los buques, en éste momento se encontraron los cuatro, al Este de ésta punta, y cañonearon, con eficacia, aduares y caminos de afluencia al zoco el Arbaa, en tanto se dirigía a éste el grueso de las fuerzas, las cuales lo ocuparon a las nueve de la mañana.

Los barcos siguieron disparando hasta las diez y treinta, resultando el *Bonifaz* con algunos desperfectos a bordo y dos heridos leves, uno de ellos, el marinero Romualdo Artela Velázquez, contusionado (a pesar de estar lastimado en sitio delicado y expuesto a complicaciones) siguió el fuego con el mismo entusiasmo que tuvo durante todo el combate. Este y otros casos análogos muestran el espíritu que animaba a nuestra gente de mar, ansiosa de contribuir a vengar la afrenta que nos habían inferido las cabilas del interior del Rif.

A las once, el almirante Aznar recibía del Alto Comisario el siguiente telegrama: "Desde luego puede suspender el fuego, siguiendo en observación por si enemigo reaccionara, lo que no es de esperar. Hago a V. E. presente por si tiene la bondad de trasmitir a los buques a sus órdenes mi gratitud y la del Ejército que ha operado, por brillante y muy eficaz cooperación, merced a la cuál se ha podido realizar esta primera operación con tanto éxito."

Aznar contestó: "Felicito a V. E. por el éxito de esta primera operación, precursor indudable de los que se han de obtener en las siguientes. Agradezco sus bondadosas frases para estas fuerzas de mi mando, que en ella encuentran el mejor premio de su modesta, pero entusiasta cooperación."

En su parte de Campaña, el almirante Aznar hacía resaltar el comportamiento de las dotaciones de los buques, y el no menos bizarro de los comandantes de las lanchas *M-3* y *M-6,* en la primera de las que se habían embarcado dos ametralladoras de Ceriñola, al mando de un teniente, y una del cañonero *Recalde,* manejada por el personal de la lancha.

El 13 llevando a su bordo a un teniente coronel de Estado Mayor, salió de la bocana la lancha *M-3* para hacer un reconocimiento en Nador, llegando a 650 metros de las fortificaciones, sufrió intenso fuego del enemigo, que no contestó mientras no se tomasen varias vistas panorámicas de la costa, para poderla batir con la artillería de la Escuadra. Al terminar el trabajo repelió el fuego de los moros, causándoles bajas. En este día se embarcaron dos ametralladoras Hockins. El 14 embarrancó un convoy en la costa enemiga, a unos 300 metros de la posición del zoco del Arbaa. Durante la noche fué atacado por los indígenas, protegiéndole la lancha *M-3*, que lo salvó, acallando el fuego de la morisma con el de sus máquinas ametralladoras.

El 16 de septiembre, el acorazado *España* y crucero *Princesa de Asturias*, batieron el emplazamiento de los cañones enemigos. Lo mismo hizo el *Cataluña* en Alamós, donde fué hostilizado durante la noche.

Dicho día el Alto Comisario nombró jefe de las fuerzas militares navales de Mar Chica, al capitán de navío D. Manuel García Velázquez, Interventor principal de las fuerzas navales, quedando a sus órdenes las dos gasolineras *M-3* y *M-6*, tres baterías flotantes, una la *K-153*, con una batería de montaña y un cañón de 47, y otras dos con una batería de posición cada una. La dotación de estas fuerzas sutiles la constituían el teniente de navío D. Pedro Nieto Antúnez, un alférez de fragata, un segundo médico, un contramaestre, dos maestres de marinería, dos operarios de máquinas, un cabo de mar, y 30 marineros, todos de la dotación del *Alfonso XIII*, y varios soldados.

La ocupación de Nador por las fuerzas del general Cabanellas, se efectuó el día 18 del mismo septiembre a las doce y treinta, apoyadas por el acorazado *España*, con el insignia *Alfonso XIII*, crucero *Princesa de Asturias* y cañonero *Bonifaz*, *Recalde* y *Laya*. Estos últimos no tomaron parte directa en la acción, porque ésta efectuóse a 10.000 metros de distancia. Asistieron al objeto de mover las popas de los buques mayores, en caso necesario, para dar campo de tiro a las baterías de 101 m/m. de los acorazados, y a las de 14 c/m. del *Princesa de Asturias*, pues para que el tiro fuese más eficaz, dichos buques hicieron fuego fondeados.

Los acorazados salieron de Melilla el 17, a las siete de la noche, fondeando a las ocho y quince entre Atalayón y Restinga, en línea de fila paralela a la costa y a 20.000 metros de distancia. El *Princesa* quedóse frente a la Bocana, desde la una de la mañana, con objeto de batir un cañón enemigo, situado, al parecer, sobre el barranco de Sidi-Musa. También el *España* había concurrido a la misma empresa desde momentos antes de la aurora, hasta la una de la tarde que regresó a Melilla para recibir órdenes.

En la madrugada del 18 levó el *Alfonso* para enmendar su fondeadero, quedando a 14.000 metros de la costa por el través, y a 7.250 del Atalayón; el *España* y el *Princesa*, que llegó en aquel momento, se fondearon en línea de fila paralela a la costa, a 500 metros un buque de otro; los cañoneros por el través del *España* y *Princesa*. El *Alfonso* tomó por el través de estribor el vapor *Mediterráneo*, puesto a sus órdenes por el Alto Comisario. A las siete rompió el fuego con gran intensidad sobre las lomas de Nador el *España*, bordeando todo su perfil con tiro muy exacto. El *Alfonso* disparó con cañón de 30,5 sobre el barranco de Tirkaa, a 12.000 metros, lentamente, en tanto lo permitió el avance de la columna que desembocó el collado del Atalayón a las ocho y treinta. Como no se distinguían bien sus movimientos, los buques se atuvieron para disparar a las indicaciones dadas por el Alto Comisario desde el Atalayón.

A las diez tiró el *Alfonso* sobre la entrada del pueblo con la artillería de 101 m/m. con gran intensidad, continuando el fuego, sobre las tetas de Nador, el *España;* y sobre el revés de éstas y Monte Arbós, el *Princesa*. En los momentos de descanso el *Alfonso*, con los cañones de 30,5 disparó sobre la casa de Amesian (Sebt), y sobre la carretera a Segangan, centro de concentración del enemigo.

Cuando la columna empezó el ascenso a las lomas, dirigió el *Alfonso* su fuego a batir la salida del pueblo, las huertas próximas a él; y a Monte Arbós el *Princesa*, impidiendo así la llegada de refuerzos al enemigo. Suspendióse el fuego a las doce y cincuenta y cinco.

Desde el fondeadero del *Alfonso*, —dice Aznar en su parte de campaña—, se observó el fuego de las fuerzas de Mar Chica a los barrancos de Tirkaa, al comienzo; y después sobre las calles del poblado. Estas fuerzas (agrega el almirante), se condujeron con gran bravura, según noticias que me comunicó verbalmente el general en jefe. Tuvieron nueve heridos leves entre soldados y marineros.

Los buques mayores, permanecieron estacionados hasta después de la puesta del sol, y, al comunicar a Aznar el general Berenguer el resultado de la acción, decíale: "Terminada la operación con toda felicidad, pueden ya retirarse los buques a sus órdenes a esta rada cuando lo estime oportuno. Reitero a todos mi gratitud por su brillante cooperación, por lo que le felicito efusivamente."

Al presentarme —añade Aznar— a las ocho y quince de la noche al Alto Comisario, supe que a la una me había felicitado muy efusivamente por nuestra cooperación, cuyo radiograma no llegó a mi poder. Recibiólo poco después, y decía: "Desde Atalayón: A las doce y quince han entrado nuestras tropas en Nador, después de un brillante avance y asalto en el que, como siempre, ha tomado parte importantí-

sima y eficaz Escuadra a sus órdenes. Reciba mi más efusiva felicitación con mi testimonio de gratitud. Ruego haga extensivo también a las fuerzas a sus órdenes, que una vez más han dado con V. E. pruebas de su gran arrojo, pericia y elevadísimo espíritu y patriotismo."

Del Ministro de la guerra recibió el Alto Comisario el siguiente telegrama: "Ruego a V. E. que especialmente felicite en mi nombre al almirante y demás fuerzas de Marina que tan brillantemente han cooperado al éxito jornada."

La acción de la Marina se encomia por la excelsitud de la misma obra, sin que nosotros tengamos otra cosa que decir y que hacer más que recoger los hechos y esas entusiásticas felicitaciones, entre las cuales figura la de nuestro augusto Soberano, que dice: "Felicito calurosamente a V. E. y fuerzas a sus órdenes por importante cooperación, operaciones toma Nador y por éxito que ha coronado sus brillantes hechos.—ALFONSO."

He aquí ahora nota de los disparos hechos por nuestros buques en dicha acción: *España,* 846 con granadas ordinarias de 101 m/m.; *Alfonso,* 538 íd. íd.; 514 con granadas 30,5; y siete de metralla de 30,5; *Princesa de Asturias,* 114 granadas ordinarias, 14 el día 18, y 44 el 17. Total 2.019 disparos de cañón. El enemigo numeroso, amparado en las casas del poblado, en las huertas y en las abruptas laderas del Gurugú, defendió palmo a palmo nuestro acceso a Nador, haciendo sobre las tropas nutridísimo fuego de cañón y de fusilería.

En cuanto a la cooperación, bravura y eficacia de las fuerzas de Mar Chica, dejemos hablen los documentos oficiales que aportamos a nuestra labor, animados sólo del deseo de rendir culto a la verdad y a la justicia.

Decía el jefe de las fuerzas navales de Mar Chica, capitán de navío García Velázquez, en su parte de campaña, fecha 19 de septiembre:

"Las fuerzas navales de mi mando constituyen mi mayor satisfacción, pues que todos los individuos a mis órdenes, jefes, oficiales y clases de toda categoría, soldados y marineros de diversos cuerpos y armas del Ejército y de la Armada embarcados, han rivalizado en el más elevado espíritu, dando pruebas de valor, ofreciendo continuamente el sacrificio de sus vidas en las lanchas gasolineras y barcazas artilladas descubiertas al fuego de cañón de las baterías enemigas, amenazadas de continuo (casos fortuitos de la guerra), por el fuego de flanco de las baterías del Atalayón, y por el continuo de la escuadra, que desde gran distancia batía por encima de nuestras cabezas los objetivos enemigos, tan cercanos a nuestra posición. La eficaz intensidad que requería la acción por el frente de mar y el cumplimiento de la orden

de nuestro general en jefe, que confiaba a las fuerzas navales el flanco izquierdo de las columnas, como asimismo despejar de enemigos los frentes y entretener a éste, procurando trabase la lucha con otras fuerzas, me indujo a colocar las lanchas y baterías a corta distancia de tierra, presentando desde un principio seguro combate y objetivo al fuego de fusilería enemiga. Esta estratagema ocasionó violentísimo fuego sobre nuestras unidades, que contestaban con singular arrojo y precisión.

Es muy de apreciar la justeza del tiro de las baterías montadas en plataforma móvil, y que los oficiales de artillería del Ejército y dotación de la fuerza de la misma arma, han sabido ajustar al extraño medio que las sustentaban durante el combate.

Las gasolineras, por su parte, han rivalizado con sus compañeros del Ejército en su rapidez, precisión y eficacia de sus tiros, cooperando así a la consecución del objetivo propuesto.

Las dotaciones de marinería, que procedentes del *Alfonso XIII* marinaban las barcazas, además de ejecutar con admirable tranquilidad cuántas maniobras fueron necesarias para la orientación de las mismas, ayudaron con el fuego de sus fusiles a la acción trabada por el resto de las fuerzas. El éxito y el triunfo de nuestras tropas han compensado nuestros sacrificios y hemos recibido como preciosísima recompensa la aprobación de nuestro general en jefe, que personalmente me ha felicitado, ordenándome transmita su saludo y felicitación a todas las fuerzas a mis órdenes.

Escasas bajas: un oficial y nueve individuos de marinería y tropa heridos y contusos, ha sido el precio de nuestra acción.

El día 18, en la toma de Nador, resultó herido el cabo de cañón de la lancha *M-6*, Francisco Camacho Hernández, que fué hospitalizado en Melilla. Recibió los siguientes balazos: uno en el antebrazo derecho; otro en el izquierdo, uno en el muslo derecho y otro en el izquierdo, siendo grave su estado."

En la orden general de la Escuadra para el día 29 de noviembre de 1921 se hizo saber la concesión de la Medalla Naval al capitán de navío García Velázquez, jefe de las fuerzas invictas navales que asistieron al combate y toma de Nador y de Tauima y Pozos de Aograz los días 12 y 18 de septiembre en Mar Chica. Se distinguió muy notablemente por su sereno valor, dirigiendo con gran pericia y arengando de un modo muy hábil fuerzas tan heterogéneas y contribuyendo de modo eficacísimo al avance de las fuerzas atacantes.

Citánse también en dicha orden, como distinguidos en aquellas operaciones los oficiales siguientes:

Teniente de navío D. Pedro Nieto Antúnez, por su elevado espí-

ritu y serenidad durante el combate, dirigiendo a pecho descubierto las maniobras que continuamente exigía la necesdad de colocar las barcazas fondeadas y acoderadas en posición de que se pudiera batir al enemigo.

Alférez de navío D. Vicente Agulló, comandante de la lancha *M-6*. Se distinguió por su arrojo en cumplir las órdenes de batir las barran-



Lanchas automóviles *M* para el servicio de Africa.

cadas y situar su buque a muy corta distancia de la costa, para trabar combate de ametralladoras y fusilería.

Por encontrarlo, excediéndose en el cumplimiento de esta orden, el jefe de las Fuerzas Navales se vió obligado a ordenarle que se retirase con su lancha más a retaguardia. Al ser herido el cabo de cañón de la única pieza que montaba, pasó provisionalmente a ocupar su puesto.

El alférez de fragata habilitado de navío D. Guillermo Calderón Martínez, jefe del cañón de 47 m/m., montado en la barcaza *X-153*, que hizo fuego con acierto y certeras punterías, se distinguió cuando al abandonar la barcaza su fondeadero, frente al poblado de Nador, al ver que ya salva la embarcación, se procedió a picar amarras y salió

de aquél peligroso lugar, maniobra que dirigió dicho oficial con escaso personal, todos a pecho descubierto y bajo fuego de fusilería enemiga, por el que resultaron algunos heridos.

Distinguiéronse también en aquellas operaciones el segundo médico de la Armada D. Julio Alvarez Nouvillas, que practicó las curas necesarias bajo el fuego enemigo y el capitán de artillería de Ejército don Luis Ruano Peña, jefe de una batería montada en una barcaza, y que herido continuó dirigiendo el tiro.

Las fuerzas sútiles de Mar Chica coadyuvaron a todas las operaciones que allí se efectuaron. Los intrépidos oficiales comandantes de las lanchas *M-3* y *M-6,* y sus tripulaciones no tuvieron un momento de sosiego. La *M-3,* desde el día 18 hasta el 25 protegió convoyes e hizo diversos reconocimientos y bombardeos sobre los Pozos de Aograz. La columna del general Cabanellas ocupó este poblado en la mañana del 23, protegiéndola el alférez de navío Cervera con fuego de cañón de su lancha, y alza 2.500 a 3.500 metros, sobre numerosos grupos de caballería mora. Este mismo día recibió orden del Alto Comisario para recoger heridos, desembarcando los marineros Lozano y Riera, que recorrieron la línea de fuego con valor admirable, sin encontrar heridos, por haber sido evacuados. Volvió a Aograz, donde permaneció para proteger los flancos hasta el 25. El 1.º de octubre salió para Melilla, y el 22 a remolque del *Recalde* marchó a la Carraca a reparar.

Pertenecían a la dotación de este buque el tercer maquinista don Antonio Moreno Gallego; operario de máquinas, José Martínez Molero; cabo de mar, José Muñoz (herido); cabo de cañón, Juan Bueno Castañeda; especialista de marinería, Antonio Lozano Otón; marinero-carpintero, Vicente Riera Martín; marinero de primera, Vicente Ibarra Llorca y Ventura Barreiro Insúa; cocinero de equipaje, Francisco Miguel Díaz; fogoneros preferentes, Tomás Gándara González (herido contuso), y Manuel Olmo Márquez, también herido contuso.

El acorazado *Alfonso XIII* bombardeó el Gurugú los días 4, 8, 14 y 24 de septiembre, llevando a su bordo al comandante de Estado Mayor D. José María Aymat y Mareca, que indicaba los emplazamientos de los cañones enemigos en dicho macizo montañoso, sirviendo de agente de enlace entre la Escuadra y la plaza de Melilla, en las operaciones que se realizaban para la instalación de blocaús en el tristemente célebre barranco del Lobo.

El 26 de nuevo efectuó bombardeo, y el 29, en unión del *Cataluña,* hízolo sobre la contracosta de la Península de Tres Forcas, cooperando a la operación que efectuaba el Ejército por la costa sobre Tizza, las baterías y posiciones moras de Punta Negri. El capitán de corbeta

D. Camilo Molins Carreras, jefe de los servicios de artillería del acorazado, fué por la fuerza de las circunstancias y su propia voluntad, uno de los principales elementos de su actuación, siendo valioso auxiliar de éste jefe el teniente de navío D. José María Amusátegui.

Para el abastecimiento de agua a las fuerzas de operaciones, el Gobierno requisó el vapor *Conde de Churruca,* nombrando por Real Orden, fecha 27 del repetido septiembre, al capitán de corbeta don Juan de Dios Carlier, interventor del Estado a bordo de dicho buque.

El *Alfonso XIII* abandonó el puerto de Melilla a las seis y quince de la mañana del 5 de octubre, llevando a bordo al Alto Comisario general Berenguer y a su Estado Mayor, y navegando a la vez hacia la costa de Ixmeart, para proteger un convoy de víveres y municiones a varias posiciones avanzadas. Durante la navegación se preparó el buque para el combate, y a las ocho y quince cruzaba entre Ixmeart y Punta Negri, rompiendo el fuego con los cañones de 101,6 m/m. de las casamatas de babor, y torre número 3, suspendiéndolo a las doce y treinta, para que por bandas, a fin de dejar cubierta la artillería de una de ellas, pudiese comer la gente.

Durante el descanso del tiro, y cumpliendo órdenes del almirante, el buque navegó barajando la costa en demanda del Kert, practicando un reconocimiento, acercándose a tierra, a distancia de dos a tres millas, montando Punta Negri, continuando en la misma forma. Advirtió entonces el comandante se navegaba en aguas de sonda, ordenando el almirante se sondara, acusando el escandallo 25 metros, produciendo la natural extrañeza por señalar las cartas sondas bastantes mayores. La siguiente sonda fué de 15 metros, sondando, y se hallaron fondos de 10, 9 y 8 metros, casi a barco parado, que fueron luego aumentando paulatinamente mar a fuera, hasta hallar fondos de 70 y más metros, volviendo al lugar anterior, donde se siguió bombardeando la costa por el costado de estribor.

Entre Ixmeart y Punta Negri, el día 12, con el fin de proteger un convoy, cuya columna mandaba el general Tuero, y debido a la resistencia que el enemigo oponía a la marcha del mismo, hubo necesidad de disparar durante toda la mañana con las casamatas de babor, y torre número 3, y por la tarde, por haberse puesto la banda contraria a la costa, lo hicieron todas las casamatas de estribor, sin novedad en el personal y material, regresando el buque a Melilla, en donde fondeó a las siete y treinta.

Hiciéronse 400 disparos con granadas ordinarias de 101,6 m/m. y 8 c/m. con Shrapnel del mismo calibre y dos disparos con granada ordinaria de 30,5 c/m.

El Alto Comisario en escrito, fecha 11 de dicho mes, dijo al comandante general de la Escuadra, lo siguiente:

"Al abandonar las aguas de este territorio de Melilla, el buque de su insignia *Alfonso XIII,* considero de mi deber reiterar a V. E. el testimonio de mi gratitud a su tripulación por los brillantísimos servicios que él mismo ha prestado, así como a V. E. por la inteligencia, solicitud y amor al Ejército y a España, que ha dado muestras en su difícil e importante mando, en el que sólo facilidad he encontrado yo en el ejercicio de mi cargo y el Ejército a mis órdenes, que una vez más admira a la Marina de Guerra, que en esta ocasión, más que nunca ha sabido sacrificarse por sus compañeros de armas. Por cuanto queda expuesto, reitero una vez más a V. E. y a sus subordinados mi más calurosa felicitación."

Comunicación que se publicó de Real orden y fué leída a las dotaciones de los buques y demás fuerzas de la Armada.

También en el territorio de Gomara actuaron los barcos con eficacia en el desembarco de convoyes en Tiguisatz, operaciones en que nuestros marinos dieron igualmente su tributo de sangre.

He aquí lo que sobre estas y otras operaciones nos dicen los partes de campaña respecto a la cooperación de cada uno de los buques que en ellas tomaron parte:

El *Alfonso XIII,* mandado por el capitán de navío D. José González Billón, requerido por el comandante general de Ceuta y ordenado por el ministro de Marina, prestó su apoyo a la columna del general Marzo, que salió de Uad-Lau el día 23 de octubre, para llevar un convoy a Magán, zarpó a la una de la tarde del 24 para Uad-Lau, fondeando a las cinco y veinte, cruzándose con el *Bonifaz,* que se dirigía a Ceuta, conduciendo 14 prisioneros moros y 80 heridos de la citada columna.

El *Laya* se encontraba allí fondeado, en espera de recibir otros 80 heridos para evacuarlos a dicha plaza, operación que efectuó durante la noche, regresando a las seis de la tarde a Uad-Lau; salió luego para Kasseras, cruzando hasta las diez, y, por no poder sostenerse en la mar, el almirante dispuso marchase a Ceuta, en donde se refugió.

De estos dos cañoneros el *Bonifaz* había llegado de Melilla llamado por el almirante Aznar, y el *Laya* por el Alto Comisario, auxiliando ambos buques el repliegue de la columna, una vez efectuado el convoy. El *Bazán* había marchado por orden del almirante a Tiguisatz, para proteger aquella posición y, ya en viaje, se le ordenó bombardeara a Kasseras, cuyo poblado destruyó, recogiendo luego 31 heridos de Uad-Lau, dejándolos en Ceuta a las seis y treinta de la mañana del 26. Horas después volvió a salir con material de fortificación para

Uad-Lau, y una vez desembarcado zarpó a las once de la noche para Tiguisatz.

La lancha *M-5* recogió en Kasseras, el día 23 cuatro oficiales heridos que condujo a Ceuta.

Durante la noche, el general Marzo, en Uad-Lau interesó del almirante medio de poder comunicar a la mañana siguiente en Tiguisatz con el Alto Comisario, que debía de llegar en el *Giralda*. A las seis del 25, el *Alfonso XIII* recogió a Marzo en Uad-Lau; salió a las siete para Tiguisatz, encontrando allí al *Bazán*, y quedando sobre la máquina.

El *Giralda* llegó a las ocho, transbordando a él el almirante y el general Marzo para conferenciar con Berenguer, y enterarle de la situación, tanto por mar como por tierra. Durante la entrevista recibióse un heliograma de Tiguisatz, pidiendo apoyo para conducir un convoy a una posición destacada, trasladándose Aznar al buque insignia a las nueve, y, a las diez, rompió el fuego de artillería sobre los sitios de la costa previamente indicados, coadyuvando el *Bazán* y el *Giralda* con los suyos. Este buque, en vista de que refrescaba el Levante salió para Uad-Lau, a fin de desembarcar el general Marzo, que no pudo efectuarlo por el estado del mar, continuando a Ceuta.

El *Alfonso* y el *Bazán* suspendieron el fuego a la una de la tarde, al hacerlo la posición, la cual comunicó al buque almirante que se había verificado el convoy.

En la tarde del 25 llegó el cañonero *María de Molina*, procedente de Melilla con municiones para el *Bazán*, y como el Levante refrescase y no era de utilidad este cañonero al buque insignia, el almirante envió ambos barcos a Ceuta para hacer allí el transbordo de municiones. También mandó al *Bonifaz*, que se presentó con el nuevo comandante D. José Jáudenes Clavijo, de transporte, porque el estado del tiempo no permitía barquear para intervenir la entrega del mando y no ser precisos sus servicios. El *Alfonso* quedó frente a Tiguisatz, para conservar la comunicación por heliógrafo con dicha posición, que no podía hacerlo por radio, por averías de su estación.

El día 26, para proteger otro convoy a posiciones destacadas de Tiguisatz, el *Alfonso*, con su batería de 101, hizo fuego sobre puntos convenientes, terminando la operación a las doce. Durante el bombardeo, un cañón moro hizo al acorazado seis disparos, muy bien dirigidos y muy rápidos que, afortunadamente, no hicieron blanco; por cuya razón, y aunque no habíase precisado el emplazamiento de la pieza, se batieron por el *Alfonso*, los lugares supuestos, resultando desmontado el cañón enemigo, según confidencias que el Alto Comisario trasladó al almirante Aznar, hecho cierto, al parecer, pues que no volvió a hacer fuego en días sucesivos.

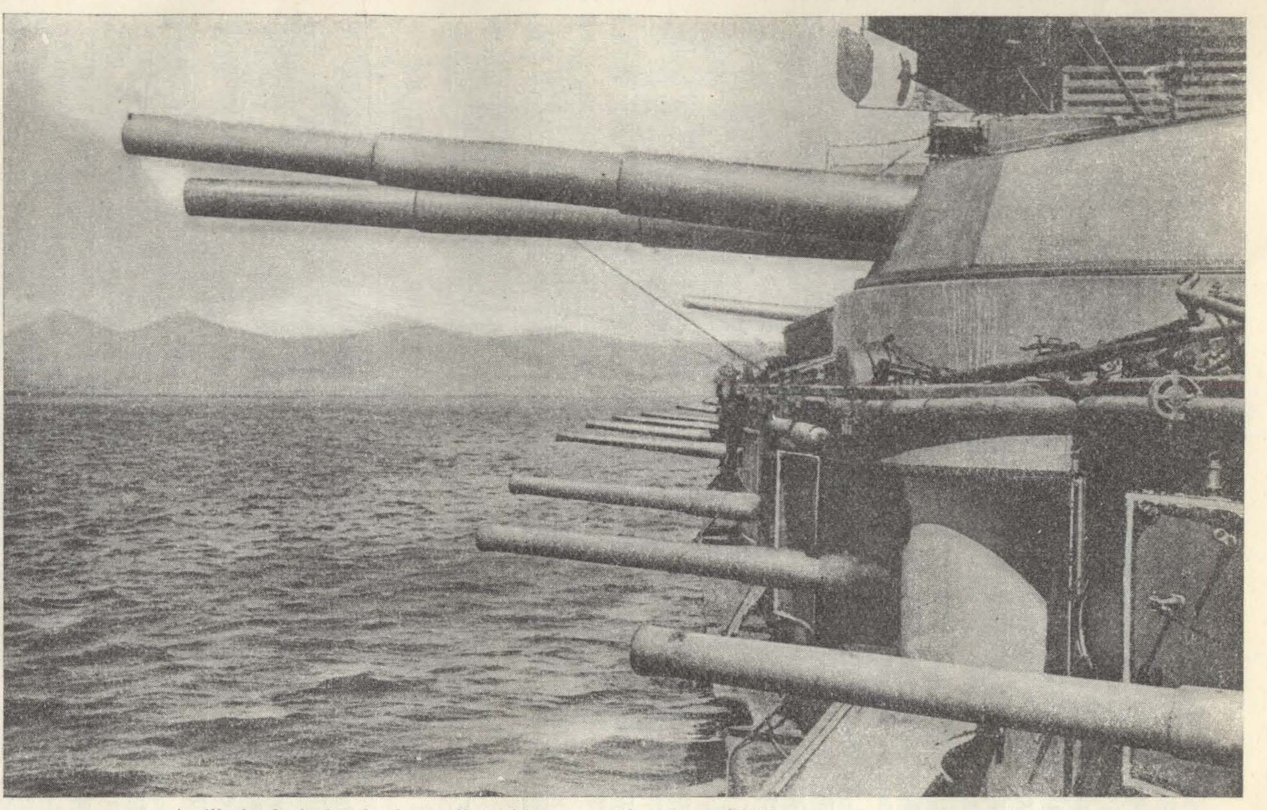
En la tarde del expresado día 26, el Alto Comisario anunció al almirante el envió de tropas y material a Tiguisatz, pidiéndole, a la vez, la ayuda de los barcos, para la protección y suministro de los elementos anunciados, a cuyo objetivo el almirante distribuyó los buques en la siguiente forma: cañonero *Bazán* y lancha *M-5* con convoy a Tiguisatz; *Bonifaz* a Kasseras, y *Alfonso XIII* en Tiguisatz. Como el *Laya* tenía poco carbón, el almirante propuso a Berenguer enviarlo a Puente Mayorga, a repostarse, para regresar la noche del 27, como así lo efectuó, pues salió de Ceuta a las seis de la mañana, rellenó sus carboneras, y a las diez y media de la noche del mismo día estaba en Uad-Lau.

El *Bazán* llegó a las dos de la tarde del 28 con los refuerzos que recogiera en Uad-Lau, o sean, el teniente coronel de la Mehala con 115 hombres del Tercio y material de guerra, la lancha *M-5* con tres askaris, y a las tres de la tarde llegó el remolcador del Ejército *Santa Teresa,* con víveres y material para la posición. Puestos de acuerdo el almirante y jefe de ésta, se embarcó el personal en tres botes de remos del *Alfonso,* remolcados por dos de vapor del mismo, al mando del teniente de navío D. José Núñez Rodríguez, y de los alféreces de fragata habilitados D. Enrique de Guzmán y D. Antonio Amusátegui, y, protegidos por la lancha *M-5,* se enviaron a tierra después de ejecutado un intenso cañoneo por el *Alfonso,* que batió el valle y río en donde estaba atrincherado el enemigo.

Cuando los botes se aproximaron a la playa, desde el acantilado que la limitan por el Noroeste, y desde unas casetas situadas en esa extremidad, recibieron nutrido fuego de fusil y ametralladora que contestó la lancha *M-5* y el *Bazán,* y no el *Alfonso,* por no permitirlo la posición de los botes del convoy.

Llegados éstos a la playa, hízose el desembarco con lentitud, a causa de la rompiente existente y temor de los askaris a saltar al agua, y aún de los del tercio, teniendo casi que obligar a unos y otros a hacerlo. Esta detención fué causa de que el fuego enemigo nos matase al fogonero Aquilino Alvarez González, e hiriese al cabo de mar Manuel Castro, y que la lancha *M-5* recibiese 29 impactos que afortunadamente no causaron bajas, a pesar de no ir protegida. Los botes de vapor sí lo iban con planchas de acero, la parte de máquinas, calderas y cámara; y los de remos con coys. Hízose el regreso sin novedad, no desembarcando el material la lancha *M-5,* por falta de tiempo. Regresó a Ceuta para avituallarse, llevando el cadáver del fogonero y un askari herido. El *Alfonso XIII* y el *Bazán* quedaron sobre sus máquinas en espera del nuevo día.

El mismo 27 por la mañana llegó a Kasseras el *Bonifaz,* coope-



Artillería de la banda de estribor del acorazado *Alfonso XIII* preparada para hacer fuego.

rando a la operación que hizo el general Marzo, cuya columna protegió tanto en el avance como en el repliegue.

El 28, a las ocho y treinta llegó la lancha *M-5,* atracando al costado del *Alfonso.* Rápidamente, debido a la buena voluntad del personal, se le protegió con planchas de acero recibidas de Melilla. A las diez (previo acertado fuego de protección por la artillería del acorazado sobre el acantilado de la costa, desde donde la tarde anterior fueran hostilizados los botes), fuerzas de la posición tomaron las casetas de la playa. Continuó entonces el envío a tierra del convoy de material y víveres, utilizando dos botes de vapor del *Alfonso,* dos de remos, uno del *Bazán,* siendo jefe de esta expedición el teniente de navío D. Jorge Espinosa de los Monteros, secundado por los alféreces de fragata D. Antonio Elías, D. Luis Pérez Izquierdo y el segundo contramaestre D. Ramón Pérez Cano, citados como distinguidos en la orden general de la escuadra.

Hízose fácil el envío a tierra del convoy, protegido por la lancha *M-5,* durante tres viajes hasta la una de la tarde en que, por saltar Levante, la rompiente en la playa dificultó la operación, quedando por desembarcar pocos víveres y 56 cajas de granadas de 7,5, que de intento dejáronse para última hora, por no ser de absoluta necesidad, según indicara el jefe de la posición.

El segundo médico D. Julio Alvarez Nouvilas, bajó a tierra en la primera expedición, ayudando a curar heridos que embarcaron para Ceuta en la lancha *Santa Teresa.*

A las tres de la tarde el almirante envió a dicho puerto la lancha *M-5* y cañonero *Bazán,* que tuvo que remolcarla durante parte del viaje por avería en el motor.

Durante el desembarco se presentó el *Giralda,* aproximándose al costado de sota-fuego del *Alfonso XIII,* pudiendo así ponerse al habla el Alto Comisario Berenguer y el almirante Aznar, que le dió detalles del curso de la operación que creía terminaría en dos horas, aunque el Levante habíase presentado en el horizonte, pero sin embargo, pasaría la noche en Tiguisatz, en espera de que la posición restableciera su comunicación radiotelegráfica, con objeto de que no estuviera un sólo instante incomunicada con el Alto Mando.

El *Laya,* que había llegado a Kasseras a las diez y treinta de la noche del 27, el 28 dedicóse a proteger la columna del general Marzo, en la conducción de convoyes a Monte Magán, operación que se efectuó tras duro combate en que la artillería del cañonero, admirablemente manejada, jugó muy importante papel. Citáronse como distinguidos los artilleros provisionales José Ramón Sánchez, sirviente del cañón de 76,2 m/m., emplazado a proa babor, que contribuyó al gran rendi-

miento de ésta pieza, pues hizo fuego a razón de veinte disparos por minuto, y José Piñeiro Redón, cargador de la misma, infatigable, sin hacer caso del dolor que le producían las quemaduras de los dedos que se causaba al retirar los cartuchos para aclarar la plataforma. Recibió este buque el cadáver de un comandante y 4 oficiales y 18 soldados heridos. En vista de la poca luz, que nubes acumuladas por el Levante en las tierras, había dejado, y que éste refrescaba, y que con aquella impedimenta a bordo no podía ser útil a la columna en su repliegue, el cañonero marchó a Ceuta.

El *Bonifaz,* en la mañana de éste día, cooperó al avance de la columna Marzo en Uad-Lau, ordenándosele recogiera heridos, sin conseguirlo por el estado de la playa, regresando de noche a Ceuta.

Una vez restablecida la comunicación radiotelegráfica en Tiguisatz, el *Alfonso XIII* salió a las diez para el repetido puerto, de donde, después de desembarcar el pequeño resto del convoy y recoger víveres para el buque, zarpó para Puente Mayorga, a fin de carbonear.

El almirante Aznar, en su parte de campaña, elogia el comportamiento del comandante de la *M-5,* alférez de navío D. Gonzalo Bruquetas, por su arrojo y valor demostrado en estas operaciones, durante las cuales manejó su buque, hábil y acertadamente, y por la buena voluntad para desempeñar cuanto de él exigió, emulando a sus compañeros de las demás lanchas que prestaban servicio en Melilla.

Igualmente encomienda el almirante a las tripulaciones de los botes y clases de marinería por su valor y entusiasmo, así como al jefe de tiro del buque insignia.

Ciertamente el comportamiento de la Marina de guerra, en los momentos críticos que relatamos, fué tan eficaz y heróico, que es motivo de orgullo para la nación. En estas operaciones a que dió lugar la reconquista, no sólo auxiliaban al Ejército, sino que las tripulaciones de todos los barcos ofrecían su vida en holocausto por la Patria.

Sigamos recogiendo algunas notas más de esa incensante actuación. El *Cataluña,* cuyo comandante era el capitán de navío D. José Gutiérrez Fernández, además de los servicios anteriormente anotados, los días 26, 27, 30 y 31 de agosto, cañoneó los poblados costeros en la región de Melilla. En la tarde del último día protegió en Alhucemas a una escuadrilla de aviones militares, que fotográficamente reconocieron la bahía y su campo. Los días 13, 15, 16 y 17 de octubre, bombardeó las ensenadas y cañadas de los Alamos. El 29 de septiembre y el 2 y 5 de octubre batió las inmediaciones de Tiguisatz.

El *Princesa de Asturias* regresó de Málaga a Melilla el 12 de agosto, relevando al cañonero *Bonifaz* que había salido para Chafarinas. Protegió la posición de Cabo de Agua, en la tarde del 18 y maña-

na del 19. El 21 salió para la Restinga. El 23 hizo fuego de cañón sobre varias concentraciones enemigas, marchando a Melilla en la noche del 24, embarcando tropas para la Restinga e imposibilitado para desembarcarlas por el mal tiempo, las condujo a Chafarinas, de donde salió para Cabo de Agua, batiendo con su artillería la playa y flanco derecho de la posición. El 26 fondeó en Chafarinas, recogiendo las tropas que condujo a Melilla el 29.

El *Bonifaz* el 12 de agosto desembarcó tropas en Cabo de Agua, en donde estaba de estación, aprovisionando de agua a la posición. Tres días después, como los moros paqueaban el destacamento, salió a recorrer la costa hasta la desembocadura del Muluya, divisando al enemigo, sobre el cual disparó, alcanzando al buque proyectiles de fusil enemigo, resultando contusionado el primer condestable D. Juan Noya. En la mañana del 16, relevado por el *Princesa de Asturias,* salió para Melilla y Algeciras, donde se repostó. El 20 volvió a Cabo de Agua, en relevo del *Lauria,* cuyo marinero Delgado, sufrió heridas de consideración en un pie, que hubo necesidad de amputarle. El 21 bombardeó el aduar Muluya, incendiando pajares y causando otros destrozos; el 23 bombardeó de nuevo al enemigo; el 25 recogió varias barcazas en Chafarinas y suministró pan y agua a la plaza. El 29 salió para Melilla, regresando el 30 a Cabo de Agua.

Mandaba el *Bonifaz* el capitán de fragata D. Juan Cervera y Valderrama, que cooperó a la toma de Ras Quiviana, convoyes a zoco El Arbaá y Tizza los días 12, 20, 27 y 29 de septiembre, y el 14 de octubre y siguientes a las acciones sobre Kasseras y Monte Magán. En los doce combates que sostuvo éste buque, se distinguieron manejando la artillería, y fueron felicitados por el comandante general de la Escuadra en la visita que hizo al mismo, los siguientes individuos de su dotación: maestres de artillería Pedro Delgado, Francisco Márquez y Enrique Moreno; marinero-artillero Miguel Sastre, y artillero José García y Emilio Pando; marineros de primera José Gazmara, José Pomarés y Antonio García, y los de segunda Manuel Gómez y Salvador Moreno.

Merece especial mención, y así fué citado en la Orden general de la Escuadra, el segundo practicante D. Juan Serrano, por el auxilio prestado a los heridos evacuados de Kasseras, realizando humanitaria labor, no sólo con mucho celo, sino con inteligencia demostrada en la asistencia de 79 heridos, sin tener médico a bordo.

El *Laya* prestó sus servicios de protección y conducción de tropas a la Restinga, del 10 al 22 de agosto, que zarpó para la ensenada de Yazamén, donde sostuvo fuego con el enemigo, que tenía un cañón en el morabo de Sidi Messaud, con el que se hicieron cinco disparos, y,

posteriormente emplazada la pieza en diferente lugar de aquella meseta, hízole el enemigo otros dos disparos a 3.400 metros de distancia.

Entre otros servicios protegió los días 24, 25 y 28 de octubre los convoyes a Kasseras y Monte Magán, que costó a nuestros soldados un intenso combate. En estos bombardeos intervinieron muy directamente los primeros condestables D. José Jiménez Zapata y D. Ramón Ordóñez Garavito. Durante la acción del día 25, el alférez de fragata habilitado de navío D. Luis G. de Miguel y Rodríguez de la Encina, que mandaba la batería de popa, resultó herido de bala enemiga en los momentos que el buque se retiraba, terminando el repliegue de la columna Marzo. También el cabo de artillería José María Correa Ponce, apuntador de una de las piezas de 76,2 m/m., fué herido leve por un disparo de fusil. Distinguiéronse, además en aquélla operación, el teniente de navío D. Luis Lallamand Menacho, que en un bote del cañonero fué a tierra repetidas veces, cruzando la zona de fuego enemigo, a comunicar con las columnas, transportando heridos a la enfermería del buque, y el maestre de marinería José Gómez Lagostena, patrón del bote que manejó hábilmente, a pesar de la fuerte marejada de Levante.

El primer médico D. José Vega Villalonga, aunque pertenecía a la dotación del *Laya,* actuó en el *Bonifaz,* que no tenía médico, en la operación del día 24 frente a Kasseras, para auxiliar a los heridos que se evacuaban. Como los servicios a bordo no eran indispensables, fué constantemente a la playa, donde había muchos heridos y escaso personal sanitario, trabajando con mucho celo hasta terminar la evacuación, que se hizo con intenso fuego enemigo.

El *Lauria* protegió los convoyes a Tizza y avances sobre Yazamén y Tifasor. El 12 de agosto, en Alhucemas, después de conferenciar su comandante con el coronel jefe del Peñón, salió para Sidi-Dris, recogiendo en nuestra antigua posición, a las nueve de la noche, 16 soldados heridos, una cantinera y tres niños. Regresó a Alhucemas, y de allí a Melilla, donde ancló en la mañana del 13.

El 14 protegió la posición de Ysmaor, atacada por los rebeldes. Al amanecer de este día inició el reconocimiento de la costa, y al aparecer nuestras tropas, batió por delante y flanco los lugares, desde donde los moros las hostilizaban. Desde una loma próxima a Punta Negri hiciéronle disparos de cañón. Al reconocer la costa en la tarde del mismo día, el cañón enemigo emplazado detrás de un parapeto hizo fuego a distancia de 5.000 metros, cayendo los proyectiles a unos 25 ó 30 del buque. En total hízole el cañón moro 18 disparos.

Al siguiente día cooperó este cañonero con fuego de artillería, a la toma de la posición de Sidi Amarán, en cuya operación el primer

tabor de Regulares de Ceuta sostuvo rudo combate. Terminando éste, regresó el buque a Melilla.

El *Bustamante*, al mando del capitán de corbeta D. José Fernández Almeyda, salió el 12 de agosto de Melilla para río Martín y Ceuta, en donde recogió la lancha gasolinera *M-6*, que convoyó a Melilla, donde dió ancla el 14. Desempeñó otras comisiones y servicios en Alhucemas y la costa, y protegió el avance sobre Yazamén y Tifasort el día 11 de noviembre.

Apartándonos un instante de la atención que nos merece la Marina de guerra, tengamos un honroso recuerdo para los Regulares de Ceuta de que antes hablamos. Ellos fueron, ciertamente, los salvadores de la situación; y no sólo lucharon en la zona Oriental, sino también en la Occidental, donde sostuvieron intenso combate al conducir aquél convoy a Monte Magán, que también protegieron nuestros barcos. El comportamiento de estos valientes fué tal, que quedaron en cuadro. "Cumplida su ruda misión, se concentraron en Melilla el 12 de octubre los restos de los tabores, y el 14 embarcaron para Ceuta, donde llegan el 15.

"El recibimiento que la tierra patria hace a esos jirones de gloria, es grandioso. Se manifiesta en él el pueblo en masa, con su Ayuntamiento a la cabeza, y todo el elemento oficial. Por expresa voluntad del general en jefe se les tributa los máximos honores militares, cubriéndoles la carrera desde el muelle a la Comandancia general las tropas de la guarnición; a su llegada en el puerto, las baterías de tierra y las de los barcos de la escuadra, hacen oír su bronca bienvenida. Y el soberano mismo ha hecho llegar la suya (1)..."

Volvamos a nuestros barcos. El *Alvaro de Bazán*, mandado por el capitán de fragata D. Andrés Elvira, el 16 de agosto, a las cuatro de la tarde, salió de Ceuta para río Martín, fondeando a las seis y treinta y cinco. A las dos horas levó, llevando a Tiguisatz al jefe de esta posición.

El 24 salió para río Martín, y allí, el mismo día, marchó a Melilla con material de guerra. El 27 zarpó para Ceuta, comunicando con el *Cataluña* que estaba en la ensenada de los Alamos, cooperando con éste a la defensa de Tiguisatz los días 26 y 31.

El bombardeo realizado por el *Cataluña* a los poblados de la costa, dió ocasión a que un médico de la Armada se comportara heróicamente, cumpliendo cuánto de apostolado tiene la carrera.

Los rifeños muertos y heridos no fueron recogidos del campo. Desde los barcos españoles veíase perfectamente a muchos de los que,

---

(1) Varela, José: Obra citada, pág. 49.

abandonados, aún estaban con vida, tratar de incorporarse y alejarse de la playa con dificultad.

Grande era el número de moros heridos, y el espectáculo, desconsolador para cuántos lo presenciaban. Entonces el médico segundo don Pedro González Rodríguez, del cañonero *Alvaro de Bazán,* se presentó a su comandante demandando autorización para ir a tierra y asistir a aquellos enemigos, ya vencidos y abandonados por los suyos.

En una lancha, acompañado de dos sanitarios, uno de los cuáles llevaba el botiquín, y el otro una bandera blanca izada en un palo, se dirigió a tierra, y en ella permanecieron curando a cuántos rifeños había allí heridos, prodigándoles el auxilio de la ciencia y el consuelo de acto tan generoso y tan noble.

Al poner pie en la playa sonaron algunos disparos, sin duda, porque temieran los indígenas que era otro el propósito de aquéllos intrépidos españoles; pero pronto cesaron de ser hostilizados nuestros marinos, y tras de varias horas que emplearon en realizar su sublime misión, pudieron regresar a bordo sin novedad alguna y con satisfacción de haber procedido como hombres altamente humanitarios.

Nos asalta con frecuencia el temor de si episodios ejemplares como el precedente —del que se ocupó la revista *Vida Marítima*—, habrán escapado a nuestro conocimiento. Si así es, de ahora para siempre demandamos al lector indulgencia, pues en la omisión no hemos puesto nuestra voluntad. En el servicio de los barcos, por el contrario, nos acusamos de impericia al seleccionar hechos agobiados por su extraordinario número y variedad, pues, de recoger cuanto en los Archivos de Marina hemos leído en los partes de campaña, nuestro libro sería interminable; y adviértase que no toda la documentación ha sido por nosotros consultada. Esto, no obstante, creemos, sin pecar de inmodestos, que este mal pergeñado cronicón responde al patriótico fin que nos hemos propuesto.

También prestaron servicio en Melilla los remolcadores *Gaditano, Ferrolano, Cartagenero* y *Galicia,* que hicieron convoyes a distintas posiciones, hasta que entrado el año 1922 se ordenó se reintegraran a sus departamentos.

La Sociedad Pesquera Malagueña donó 5.000 pesetas a los marineros del cañonero *Laya* y lanchas gasolineras, que actuaron en Mar Chica, patriótico proceder que los empleados y obreros de aquella entidad repetían por segunda vez con destino a las fuerzas de la Armada que combatían en Marruecos.

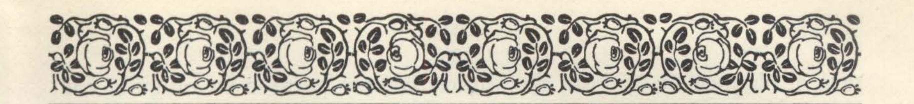
Y termina el año luchándose también en la zona Occidental, en donde el general Barrera no dejaba respirar al Raisuni. El 19 de diciembre, la columna del Centro que mandaba el coronel del regimiento

de León, y de la cual formaban parte fuerzas de Infantería de Marina (el segundo batallón mandado por D. Alberto Galarza), y la compañía de ametralladoras del cuerpo (capitán Quesada y oficiales Sánchez Olivera y Espinosa de los Monteros), que formaban la vanguardia con los Regulares, operaron para la conquista de Adrú, Acedum y su avanzadilla. El 22, sobre el collado de Babaisa, y reconocimiento ofensivo a vanguardia de la línea de posiciones avanzadas, que tuvo por objeto establecer contacto con la columna de Ceuta y entrevista del general Barrera con el Alto Comisario Berenguer.

En otoño del mismo año (septiembre), también se efectuaron algunas operaciones por la columna de González Carrasco, en la que figuraban igualmente fuerzas de Marina.

En este capítulo sintetizada queda la actuación de la Marina en Africa durante el año 1921, página acerva de nuestro protectorado. Al finalizar el año, el Ejército, paso a paso, iba reconquistando el terreno perdido, apoyado poderosamente por nuestros barcos y sus dotaciones que, como se ha visto no escatimaron su sangre generosamente derramada.

¡Loor a nuestros valientes marinos que en la retaguardia tuvieron su puesto de honor!



CAPITULO VII

Sigue el período de la reconquista. (1922 a 1924.)

A la vez que el Ejército seguía las operaciones de la reconquista con la lentitud impuesta por la desorientación de nuestros gobernantes, gestionaban éstos el rescate de los prisioneros que la hecatombe de Monte Arruit puso en poder de Abd-el-Krim, negocio en que intervino la benemérita institución de la Cruz Roja, y, en su representación el hoy contralmirante D. Manuel Fernández Almeyda, cuyas singulares dotes personales le capacitaban ampliamente para desempeñar esta misión tan delicada como humanitaria. Su labor, pródiga en desazones y contrariedades, no tuvo éxito. Después de varias conferencias con los representantes del cabecilla, el 9 de febrero de 1922 regresaba a Melilla, y el Gobierno daba a la prensa la siguiente nota oficiosa:

"El comisionado del Gobierno para la negociación del rescate de los prisioneros habrá llegado hoy a tierra africana. El Sr. Fernández Almeyda ha recibido instrucciones concretas del Gobierno español y lleva entre ellas la de dar a conocer al jefe rebelde el *ultimátum* del Gobierno para los prisioneros. El plazo que se le concede no excede de quince días.

Para demostrar el Gobierno que desea el rescate de nuestros prisioneros, consiente en pagar el precio puesto por el cabecilla rebelde, y accede a entregar los prisioneros que están en nuestro poder; pero sólo aquéllos que han sido hechos con ocasión de las operaciones de la zona de Melilla desde el mes de julio, y que son en número casi igual a los españoles que tienen los moros.

Si esta última gestión no diera resultado, el Gobierno entenderá que ha hecho por lograr el rescate todo cuanto le era posible y decre-

tará el bloqueo de la costa de Alhucemas, sin pararse en ninguna consideración.

Estima el Gobierno que no puede continuar un instante más la situación en que se encuentra nuestra plaza del Peñón, y que hay que terminar con la vergüenza de la proximinad de nuestros enemigos, que desde la plaza y desde el cañonero *Villamil* se ve con tanto detalle que se reconoce al propio Abd-el-Krim, inconfundible a causa de su pronunciada cojera.

A éste se le ve bajar todos los días desde su casa a la Aduana a retirar la recaudación cotidiana, que asciende a cerca de cinco mil pesetas.

Para el bloqueo todo está preparado, se comenzará con los barcos pequeños de nuestra escuadra, y se intensificará cuando lleguen, en un plazo no mucho mayor de quince días, los barcos guardacostas que, en número de diez, se han encargado a Inglaterra y Francia, y para cuyo pago acordó el Consejo el crédito necesario.

Son estos barcos de poco calado y poca artillería, dos cañones; pero muy potentes, y que llevarán de dotación un capitán de corbeta, un teniente de navío y ocho hombres de marinería, más los maquinistas y fogoneros.

Con esto el bloqueo será absoluto; pero, además, comenzarán los *raids* aéreos y los bombardeos desde el mar y desde el Peñón, que se está artillando, con lo que se hará la vida imposible a aquellas cabilas. Además se tomará una de las posiciones de la costa, abandonada en Julio."

Sin embargo, el cabecilla rebelde continuó extremando su rigor con los prisioneros, y las negociaciones de Almeyda terminaron sin éxito, como prueba la siguiente carta:

"Señora doña María del Pilar Nogués de la Roche.—Muy señora mía: Siento muchísimo tener que decirle que han sido rotas las negociaciones para el rescate, en vista de que, transcurrido el plazo marcado, los moros ni han aceptado las proposiciones ni han contestado en forma que diera lugar a seguir la gestión. Agradezco muchísimo la confianza que en mí han depositado y que ha hecho más abrumadora la tarea, superior, desde luego, a mis escasas fuerzas y merecimientos. Me encuentro completamente fracasado e inútil para cualquier gestión seria y honrada, que creo debe hacerse por otra persona o entidad que se considere con fuerzas para ello; y a la cual *debemos ayudar incondicionalmente*, sin otros estímulos que la suerte de nuestros hermanos. En tal sentido, y como último soldado de filas, por si aún fueran útiles mis servicios, está dispuesto siempre a ello su afectísimo s. s. q. b. s. p., *Manuel Fernández Almeyda.*"

El fracaso de las negociaciones no es imputable al representante de la Cruz Roja, sino que débese a causas muy contrarias a su voluntad y discreta intervención. Su gestión estuvo a punto de alcanzar un favorable resultado, y ya se tenían depositados en el destroyer *Bustamante* los cuatro millones que se exigían por el rescate, cuando acuerdos del Gobierno aplazaron de nuevo las negociaciones.

No siendo nuestro objeto seguir las incidencias políticas, ni las gestiones encaminadas al rescate de prisioneros, sólo agregaremos que a la gestión de Fernández Almeyda sucedió la del P. Revilla, la del Marqués de Cubas, la del desgraciado coronel Lasquety, y, por último, la del opulento banquero bilbaíno D. Horacio Echevarrieta, quien, un año después, el 24 de enero de 1923, recogió en las playas de Alhucemas, a bordo del vapor *Antonio López,* los prisioneros libertados y que la crueldad de Abd-el-Krim, y vicisitudes del cautiverio, habían dejado con vida.

Las amenazas del Gobierno y el bloqueo anunciado no se cumplieron. Los que ciertamente estaban bloqueados eran los Peñones, haciéndose la vida en ellos imposible, como difícil era también a nuestros barcos acercarse a la costa sin ser hostilizados por las baterías moras. Sus certeros disparos acusaban la intervención de gentes peritas en el manejo de la artillería. Corregían admirablemente la puntería, poniendo en algunas ocasiones en peligrosos trances a nuestros barcos, como le ocurrió al cañonero *Lauria,* en Sidi-Dris, cuyos proyectiles dibujaban la silueta del buque, aproximándose cada vez más al blanco. Y eran nuestros propios cañones los que disparaban, los caídos en poder de los rebeldes el aciago día 25 de julio... Los convoyes hacíanse con riesgo, llegando la agresividad y endiosamiento del cabecilla a hundirnos a cañonazos, el 18 de marzo de 1922, el vapor *Juan de Juanes,* en las inmediaciones del Peñón de Alhucemas, quedando del buque solamente visibles los extremos de los palos. V. croquis 3.

Pasados los primeros meses del desastre y obtenidas algunas ventajas sobre los rifeños, el avance a fondo se detuvo, operando las tropas con desesperante lentitud, debido a la especial política del Gobierno, incierta y poco equilibrada, surgiendo al fin la dimisión del Alto Comisario, Berenguer, nombrándose al general Burguete para éste importante puesto. Nuestro frente no era, ni con mucho, el que teníamos en julio de 1921; nuestras plazas de Alhucemas y Vélez de la Gomera estaban, —insistimos—, bloquedas, acudiendo los barcos una y otra vez en su auxilio, bombardeando las baterías de la costa muchísimas veces durante el año 1922. Cada convoy nos costaba un combate, y hubo necesidad de apelar a recursos extraordinarios, exponiendo nuestras unidades, incluso los submarinos, a riesgos de los que se li-

braron, felizmente, por la pericia de sus tripulaciones. Era, pues, Abd el-Krim, quien hacía imposible la vida en los peñones, y no nosotros la suya en su feudo de Axdir.

Pero antes de pasar a relatar las vicisitudes de nuestros barcos en la costa y los Peñones, veamos lo que ocurría en la zona occidental; y como, en un trabajo de la índole del presente, no es fácil seguir en absoluto el orden cronológico de los sucesos, ya que la acción se desarrolla en varios lugares a la vez, vamos a ocuparnos de la actuación de la infantería de Marina durante el año 1922 y hasta su regreso a la Península.

El primer día de dicho año la compañía de ametralladoras salió de Larache para Alcazarquivir, de donde, unida al segundo batallón, marchó a Miures, cooperando el 6, escuadrada con el Tabor núm. 4 de Regulares, a las operaciones para la ocupación de Ferrara, Ketaz-el-Hail y Hammar; el 10, con el tercer Tabor, a la toma de Hayaroca, y el 18 asistió a los combates que nos pusieron en posesión de Dar-Mezth, que nos costó 60 bajas, disparando sus máquinas 21.900 cartuchos. El 23, terminadas las operaciones, regresó la compañía a Larache.

El 22 de abril, de nuevo salió de esta plaza, y, unida a los Regulares, participó en el empeñado combate del 28, que condujo a la ocupación del Fondack Yebel, teniendo un herido grave y otro leve. Además se tomaron otras posiciones, consumiendo 25.508 cartuchos.

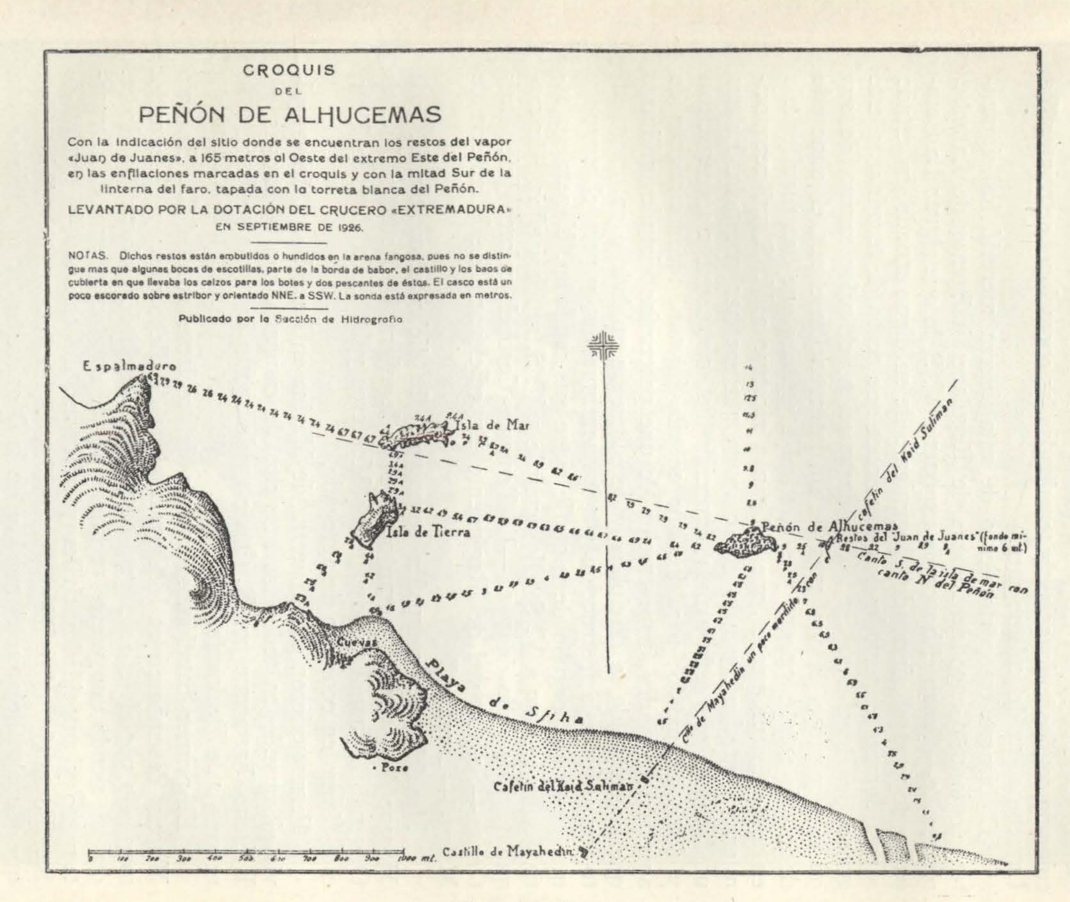
El 1.º de mayo se halló en la toma de Sidi-Buyena, y el 6 marchó con su columna al valle en el camino de Duar de Argoz y Fondack Yebel; el 7 tomó parte en la acción de Bab-el-Karia Mota. Intervino el 10 en la operación de Bechar y Sehan del Saf, y el 12 cooperó, de manera eficaz y resuelta, a la ocupación del poblado de Taxarut, en donde resultó herido grave el sargento Benítez Gutiérrez.

Tomó parte el 19 en la acción librada en las inmediaciones de Sumata, cooperando días después a la toma de Tabaki, Dar Buti y Lian Salim.

El 18 de junio contribuyó, apoyando a los Regulares, a la posesión de Gil Mejuto y avanzadilla de Blocaus Mexora; y tomó parte en el asalto de Zawia Sidi Sef Tilili al siguiente día. El 22 protegió el avance de la columna de Ceuta, que, partiendo de dicho blocaus, siguió hasta los poblados de Anglas y Mevinla, mandando la columna el coronel del regimiento de Infantería de Mallorca, don Gonzalo González de Lara.

El 26, con el tercer Tabor, que mandaba el capitán Varela Iglesia, protegió su avance en auxilio de otra compañía de aquella fuerza indígena, que se hallaba comprometida.

Operando con los Regulares y tercera bandera del Tercio extran-



Croquis núm. 3.

jero, concurrió a las operaciones para ocupar Bulhaddu, Kalas y Tamacob, los días 3 y 4 de julio, protegiendo este día la retirada de la columna con los legionarios; y terminadas las operaciones se reintegró a Larache el 12 del mismo mes.

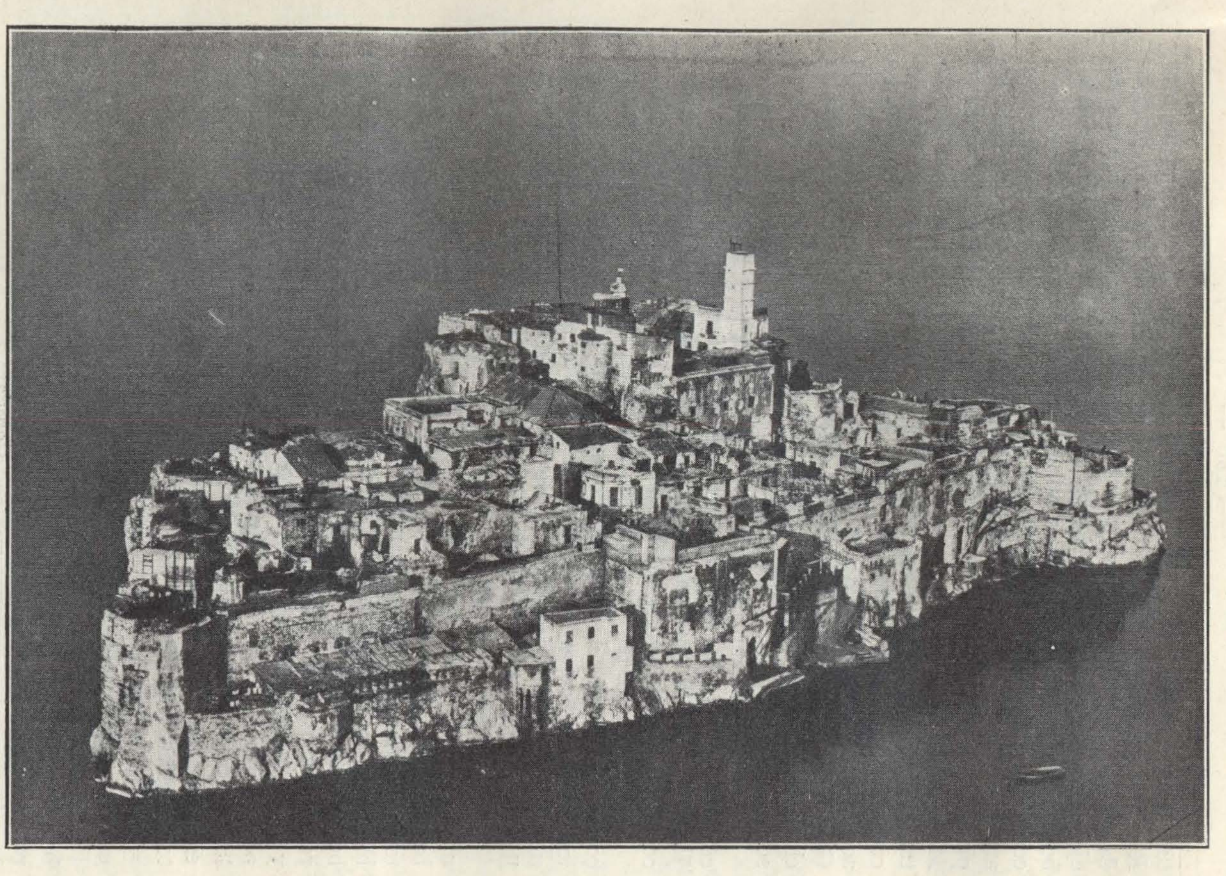
El bizarro comportamiento de esta fuerza mereció los siguientes elogios: "Grupo de fuerzas de Regulares indígenas de Larache, número 4.—Tengo el honor de exponer a V. S. lo que sigue: La Compañía de ametralladoras del Regimiento de su digno mando, ha estado afecta durante el período de operaciones que acaba de terminar, a este grupo de Regulares. Su sólida instrucción, el valor sereno de sus oficiales y tropa, la confianza de su intervención eficaz, el abnegado desinterés ante el peligro y el admirable espíritu que han manifestado en todos los momentos, me obligan a mostrar a V. S. mi reconocimiento y gratitud, por la eficaz ayuda que me han prestado. Es esa unidad para el que la manda, expresión fiel, que acredita su capacidad y dotes de mando; para los que en ella forman, reconocimiento de aquellas cualidades, demostración de que poseen las virtudes militares que hacen sólida la disciplina y acreditan un cuidadoso entrenamiento, en orden a la instrucción y a los sentimientos, y para el cuerpo a que pertenece, orgullo de contarle entre sus unidades. Y para su satisfacción lo digo a V. S. Dios guarde a V. S. muchos años. Alcazarquivir, 6 de julio de 1922.—El Teniente Coronel, primer Jefe, *Luis Orgaz*.—Sr. Coronel del Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina.—Larache."

Mandaba esta compañía, como ya se ha dicho, el capitán D. José Moreno de Quesada, y eran oficiales de la misma D. Rodolfo Sánchez Olivera, D. Juan Espinosa de los Monteros y D. Félix Aranda Ruiz, este último en concepto de agregado.

Permanecieron estas fuerzas de Marina en Larache y Alcazarquivir alternando en todos los servicios de campaña con las tropas del Ejército, hasta que por R. O. de 13 de agosto de 1922 se dispuso su regreso a la Península.

El primer batallón, al mando del teniente coronel D. Antonio Murcia, desembarcó en la Carraca el 21 de dicho mes; y el segundo, mandado por el jefe de igual empleo D. Abelardo Galarza, lo hizo el día 28, siendo uno y otro recibidos por el Capitán general del Departamento y autoridades civiles y militares, dispensando la ciudad de San Fernando un recibimiento cariñoso a las fuerzas expedicionarias, que tan alto dejaron el nombre de la Marina en tierra africana con su ejemplar comportamiento durante los once años que allí permaneció después de su memorable desembarco.

En la región de Melilla, repetimos, el avance hacíase con lenti-



El Peñón.

tud, y los buques castigaban la costa incesantemente. Los cañoneros *Recalde* (comandante D. Alvaro Guitián), *María de Molina* (comandante D. Jesús María Aguilar y Jaudenes), apoyando las fuerzas del ejército que avanzaban por la región del Kert, Alcazaba Roja y Afrau, bombardearon aquellas cabilas durante varios días de marzo y abril, como igualmente el *Reina Regente* frente a los Peñones, logrando, el artillero de este crucero, Manuel Rojas Díaz, desmontar una de las piezas enemigas emplazada en la costa de Alhucemas. También el *Marqués de la Victoria* efectuó varios bombardeos en la costa de Tetuán, alternando con los demás buques en la vigilancia y represión del contrabando en aquella maldita costa marroquí, pues como los rifeños acentuaron la presión en los Peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, los bombardeos hacíanse casi diariamente, a fin de facilitar el servicio de convoyes para aprovisionar aquellas plazas de nuestra soberanía.

Distinguióse muy eficazmente en tan penoso y difícil cometido el contratorpedero *Bustamante,* mandado por el capitán de corbeta don José Fernández Almeyda, que ganó la Medalla Naval por los méritos contraídos al acudir en socorro del Peñón.

En la noche del 31 de marzo tomó a su cargo el hacer llegar un convoy al Peñón de Alhucemas, incomunicado desde el 18, en que los moros nos echaron a pique el vapor *Juan de Juanes,* día en que el enemigo rompió el fuego contra la plaza, respondiendo acaso a las gallardías de nuestro Gobierno, débil e irresoluto.

Remolcando tres faluchos a motor, fletados por el Ejército, y una vez el *Bustamante* próximo al islote, al tratar de enviar las embarcaciones, éstas no pudieron efectuarlo por no funcionar sus motores y estar mareados los motoristas. En su vista, gobernando muy hábilmente, se aproximó al Peñón y lanzando al agua los botes de a bordo, envió con ellos correspondencia, medicamentos, algunos víveres y una estación radio, y recogió ocho soldados heridos y enfermos y trece tripulantes del vapor *Juan de Juanes.* Descubiertos los botes por el enemigo los tiroteó largo rato, sin causarles bajas, a pesar de los diferentes viajes que hubieron de efectuar, siendo muy arriesgada esta operación por haberse llevado a cabo careciendo de los elementos necesarios para ello.

Días después, siendo de urgente necesidad socorrer al Peñón, empresa que se consideraba casi imposible, se comprometió de nuevo Fernández Almeyda, buen conocedor del islote, a conducir y desembarcar un convoy por una pequeña cala que existe al NW. de aquella roca, siempre que se montara por su guarnición una cabria para subir el personal y material que se le enviara.

Esta operación se verificó en la noche del 13 de abril, en que salió el *Bustamante* de Melilla en unión del torpedero *Número 14,* llevando a remolque dos faluchos, de los cuales sólo uno pudo ser utilizado, por avería en el motor del otro, y desembarcó 50 legionarios con sus oficiales y el material de más urgente necesidad en la plaza. En esta maniobra se invirteron cuatro horas, por el escaso rendimiento de la cabria, siendo continuada la noche siguiente, reforzando la guarnición de la isla con 25 soldados de artillería y 15 de ingenieros. Esta noche fué violentamente hostilizado por el enemigo con fuego de cañón y fusilería, sin que sufrieran bajas las dotaciones de ambos buques.

En iguales condiciones hizo también el *Bustamante* los convoyes de los días 20, 24 y 25 de abril.

Además de su comandante, merece mencionarse en estas operaciones el primer contramaestre D. Fernando Yojo, que cumplió su deber con exageración, siempre pendiente de los remolques y trabajando en la faena del desembarco y demás servicios; y muy especialmente el alférez de navío, segundo del *Bustamante* D. José María Noval, que con gran serenidad y competencia condujo embarcado en el falucho *Faraón,* los convoyes efectuados durante las noches del 19, 20 y 24 de abril, logrando meterlos en la ensenada, sin pérdidas, a pesar del fuego enemigo. En una de las noches en que se tendió la manguera del algibe por la parte S. del Peñón, fué felicitado por el almirante de la Escuadra por la rapidez y pericia con que fué hecha la operación.

El feliz resultado de muchas de las expediciones de aquella índole, se debieron al arrojo y condiciones de dicho oficial, al que le fué también concedida la Medalla Naval.

También los torpederos *Números 5* y *14,* mandados por los tenientes de navío D. Adolfo Contreras y D. Ramón Ozamiz, cooperaron eficazmente al servicio de convoyes; el torpedero *5,* los días 19 y 20 de abril y 4 y 5 de mayo, y el *14* los días 13 al 14, y del 23 al 24 de abril en el Peñón de Vélez, y los demás días 4 y 5 de mayo en el de Alhucemas.

El acorazado *Alfonso XIII,* mandado por el capitán de navío don Pedro Aubarede, desde el 17 de abril hasta el 14; del 20 al 22, y el 4 de mayo bombardeó las baterías e inmediaciones de los Peñones.

En aquellas plazas, si la vida era precaria durante los períodos de paz o tregua (pues la paz absoluta jamás allí existió), ahora, en plena hostilidad, era harto dificultosa, así que no es de extrañar se apelase a todos los medios para comunicar con ellas, utilizando, entre otros barcos, los submarinos, distinguiéndose en éste especial servicio el *Peral, B-1* y *A-3,* que con el torpedero *Número 22,* hicieron verda-

deras proezas con riesgo del personal y de los propios buques, no lamentándose, por fortuna, ningún accidente desagradable por la pericia, celo y seguridad de sus dotaciones que merecieron ser citadas en las órdenes generales del Ejército y Escuadra de operaciones.

Uno de los primeros servicios a que atendieron esos barcos fué a la evacuación del personal civil que había en el Peñón de Vélez de la Gomera, pesada carga en tan singulares condiciones. Veamos cómo operaron nuestros pequeños y valientes submarinos, bajo la protección del acorazado *España.*

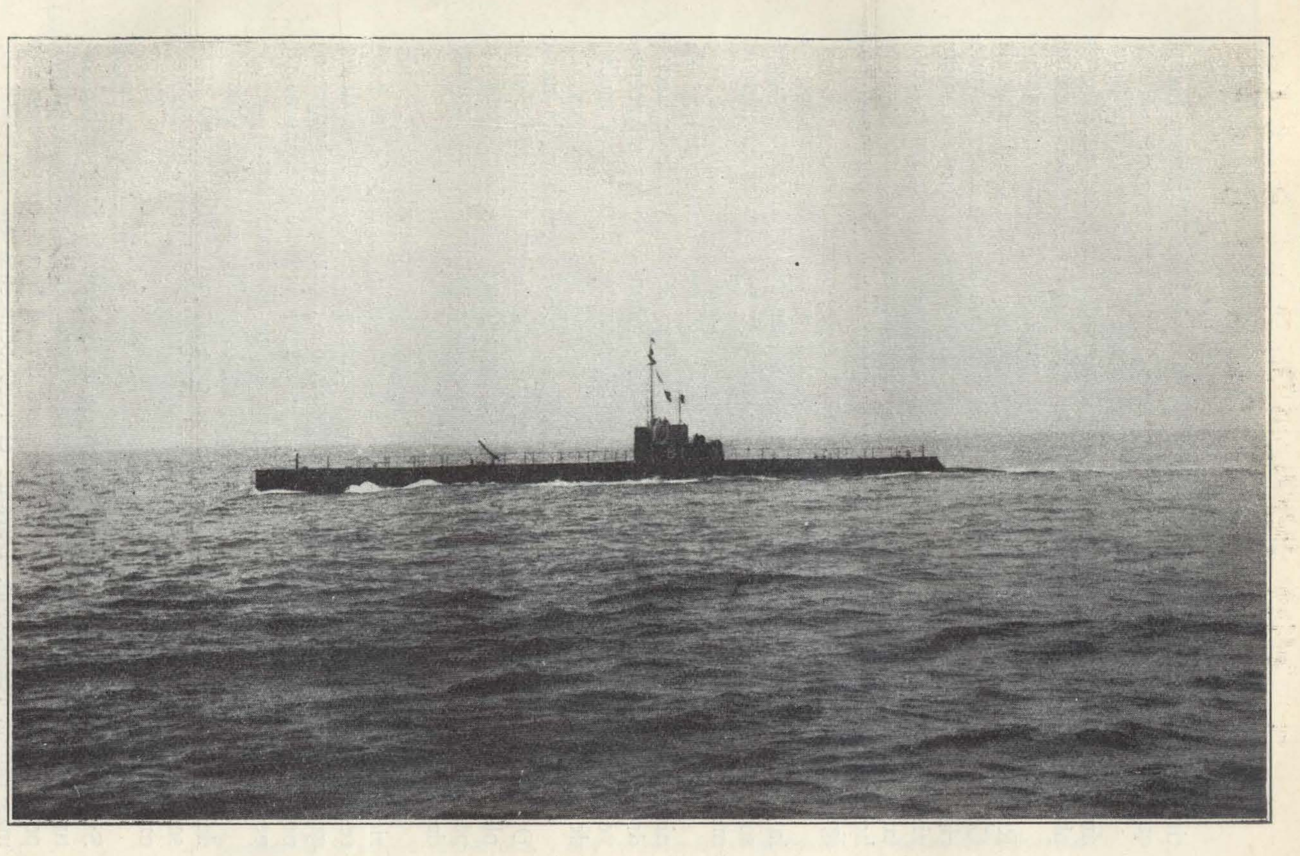
El 17 de abril de 1922, los comandantes de los submarinos *Peral* y *B-1,* tenientes de navío D. Casimiro Carre Chicarro, y D. Francisco Regalado Rodríguez, bajo la dirección del capitán de fragata D. Mateo García de los Reyes, jefe de la División de Submarinos, que arbolaba su insignia en el primero de los mencionados buques, practicaron en pleno día un reconocimiento en el Peñón de Vélez y sus proximidades, durate tres horas.

Reconociendo las ensenadas del Oeste, el *Peral* se vió obligado a emerger a la vista del enemigo para poder hacer la ciaboga, aprovechando este movimiento, maniobrando con gran pericia, para colocarse atracado al cantil de la cala del Cementerio, desde donde, al habla con el personal civil del Peñón, le propuso embarcarlo por la noche en aquél mismo sitio, proposición que fué aceptada de conformidad con el comandante militar de la plaza.

Durante la incursión, ambos submarinos, estando en las proximidades del Peñón fueron cañoneados por el enemigo al retirarse navegando por la superficie. Estando atracado al Peñón el *Peral,* uno de los proyectiles cayó a tres metros de distancia de su proa, y tuvo un impacto de fusil.

A las diez y treinta de la noche, ambos submarinos provistos de un botalón provisionalmente instalado en la proa, dirigiéronse al Peñón. El *Peral* metió el botalón en la cala del Cementerio, y aguantándose con la proa normal, manejando convenientemente las máquinas, recibió a su bordo 66 personas del elemento civil, cuyo descenso se efectuó, utilizando una cabria y polea, por medio de la cuál, en un esportón grande, iban descolgándose una a una las personas que abandonaban la plaza, maniobra que efectuó la tripulación de un bote del acorazado *España,* al mando de un oficial que la dirigió, y que se dió por terminada a las tres de la madrugada, porque la corriente, que había aumentado, imposibilitaba al submarino mantenerse en la posición señalada.

El *B-1,* que estaba pronto a reemplazarle en la faena, a cuyo fin iba acompañado de otro bote del *España,* vista la dificultad para con-



Submarino tipo B.

tinuar la maniobra y la proximidad del día, se retiró al mismo tiempo que el *Peral*.

Al atracar sufrieron ambos buques fuego de cañón y de fusil, que duró todo el tiempo de la operación, auxiliada acertadamente por la plaza que hizo a su vez fuego de cañón y fusil sobre el campo enemigo.

En la noche del 18 el teniente de navío D. Francisco Regalado Rodríguez, con el submarino *B-1* de su mando, se atracó a la cala del Cementerio, en la misma forma que el *Peral* lo hiciera la noche anterior, para continuar la maniobra, que se efectuó bajo el fuego enemigo, viéndose obligado, por la fuerza de la corriente, a evolucionar constantemente para mantenerse en la posición adecuada, durante las tres horas que duró la dificultosa empresa, recogiendo 37 personas, con iguales riesgos y fortuna que lo hiciera el *Peral*.

Durante las operaciones de uno y otro submarino, permaneció a la vista el acorazado *España*, al cual, una vez recogidas las 103 personas que abandonaron el Peñón, se reintegraron sus embarcaciones menores.

En las órdenes generales del Ejército y Escuadra, se dijo: "Teniente de navío D. Arturo Génova Torruella, del E. M. de la Escuadra, distinguido en el reconocimiento del Peñón y costas adyacentes verificado en la tarde del 17, aprontó interesantes datos sobre medios de ataque del enemigo.

Los segundos comandantes del *Peral* y *B-1*, tenientes de navío D. Pablo Ruiz Marcet y D. José Sierra Carmona distinguiéronse cumpliendo su deber, ateniéndose a las instrucciones especiales recibidas para salvar sus respectivos buques, caso de inutilizarse sus comandantes.

Tenientes de navío D. Fernando Navarro Capdevilla y D. Federico Monreal Pilón (de la dotación del *España*), al mando de sus botes respectivos, y a las órdenes de los submarinos *Peral* y *B-1*, se distinguieron en la dirección de la difícil faena del descenso y embarque del personal civil, consiguiendo embarcar en poco menos de ocho horas 103 personas entre mujeres, niños y hombres, no combatientes.

Teniente de navío D. Manuel Pasquín y Flórez (de la dotación del *España*), al mando de un bote de este buque, se distinguió en el servicio de ronda y protección al submarino *B-1*, durante la noche y madrugada del 17 de abril.

Los alféreces de navío D. Mariano Romero Carnero y D. Pablo Suances Jaúdenes, oficiales alumnos de la Escuela de Submarinos, actuaron como oficiales de la dotación del *Peral* y *B-1*; se distinguieron por su celo en el embarque del personal civil a bordo, cooperando a la más rápida realización. Durante el reconocimiento en inmersión del



Escuadrilla de cuatro submarinos y dos torpederos evolucionando en aguas de Alhucemas.

día 17, actuaron como excelentes timoneles de profundidad en las difíciles evoluciones que hubo necesidad de efectuar.

Los maquinistas electricistas, operarios mecánicos, etc., rivalizaron en el cumplimiento de su deber, atendiendo a las múltiples maniobras necesarias para mantener su buque en tan difícil posición.

La sección de tiradores expuesta al fuego enemigo, pronta a rechazar cualquiera agresión por mar, fué considerada por todos sus individuos como puesto de honor.

Los contramaestres D. Gerardo González Casanova del *B-1*, y D. Ramiro Pardo Fernández del *Peral*, cabos de mar José Allague y Francisco Clemente Orozco, y los marineros de los submarinos, rivalizaron en arrojo y entusiasmo en el cumplimiento de su deber, siendo necesario varias veces mandarles colocarse sota fuego de las torres.

El primer contramaestre graduado de alférez de navío D. Ambrosio Varela Pardo, cabos de mar, marineros y artilleros de la dotación del *España*, tripulantes de los botes de este buque, cooperaron con celo y arrojo al embarque del personal civil, auxiliando eficazmente la arriesgada faena de embarcar a las personas que del Peñón se descolgaban por el cantil de la caleta."

La dotación de los submarinos sin distinción, rivalizó en iniciativas y valor para el mejor éxito de la empresa que, si expuesta en circunstancias normales, lo era mucho más bajo el incesante fuego del enemigo que, por esta vez, gastó en salvas sus municiones, ya que tuvimos la fortuna de no lamentar una sola baja.

El Peñón de Vélez, cuya situación era insostenible, quedó así libre del elemento civil que en tan críticas circunstancias constituía, como decíamos, una pesada carga y exigía la frecuencia de convoyes de víveres y aguada.

Operaciones análogas hicieron los submarinos en el Peñón de Alhucemas, también combatido a diario desde la playa y alturas que rodean aquélla hermosa bahía.

El submarino *Peral* recaló en la noche del 5 de junio, cuando los argentados reflejos de la luna rielaban sobre sus tranquilas aguas, navegando hasta meter la proa en la cala del salto de la Pepa del Peñón, conversando su comandante en voz natural con la gente de la plaza, recogiendo interesantes datos, preparándose en unión del *B-1* para dar agua a la plaza, operación que no pudo efectuarse por haber sido descubiertos por el enemigo, que rompió contra ellos fuego de cañón y fusil desde cinco puntos distintos, retirándose de aquella dificultosa situación, con gran serenidad y competencia, maniobrando en conjunto con el *B-1* y *A-3*.

El *B-1* escoltó al *Peral* a corta distancia, esperando la orden de

atracarlo. Tuvo avería en el aparato de gobierno vertical, que, su comandante, teniente de navío D. Francisco Regalado, supo subsanar primero, y corregir después; y cuando se hallaba frente a la punta del Cementerio del Peñón, roto el fuego de artillería y fusil por el enemigo, recibida la orden de retirada, manejó su buque, a pesar del entorpecimiento en el gobierno, con gran pericia y serenidad, manteniéndose siempre a la voz del buque insignia.

El teniente de navío D. Ramón Montero y de Azcárraga, al mando del *A-3*, practicó un reconocimiento, protegiendo a los dos anteriores contra embarcaciones enemigas que pudieran presentarse, manteniéndose a tan corta distancia como para ser visto constantemente desde el *Peral*. Roto el fuego de cañón y fusil por el enemigo al estar el buque al NW. del Peñón, entre éste y el islote próximo, y recibida orden de retirada, maniobró con igual pericia y acierto que sus colegas, sabiendo corregir el defecto de un embrague y, con la sonda en la mano, pasó entre los restos del vapor *Juan de Juanes* y la costa, zafándose con serenidad y pericia de aquellos lugares peligrosos para la navegación.

El teniente de navío D. Trinidad Matres García, se distinguió mandando el torpedero *Número 22*, que interpretando fielmente las instrucciones recibidas, se mantuvo en su puesto de vigilancia y protección de los submarinos, siendo hostilizado por el fuego de cañón enemigo.

De nuevo nuestros marinos dieron pruebas de su arrojo, pericia y dominio de esos modernos barcos que inmortalizan los nombres gloriosos de Monturiol y de Isaac Peral. El de éste nombre se abarloó al *B-1* en la noche oscura del 23 al 24 de junio en la bahía de Alhucemas, y formando un conjunto de más de 1.200 toneladas, metieron las proas en la cala del salto de la Pepa del Peñón, dejando un anclote tendido por la popa del *B-1*, y, dando una boza a tierra aguantáronse, a pesar de la fuerte corriente en tan atrevida como dificultosa posición, desde las once de la noche hasta las dos y cuarenta y cinco de la madrugada, tendiendo mangueras y dando por medio de ellas varias toneladas de agua al Peñón, zafándose luego, tras difícil ciaboga entorpecida por los restos del *Juan de Juanes*.

En aquellas jornadas eran segundos comandantes de los citados buques del *Peral* D. Felipe Abárzuza y Oliva, del *B-1* D. Pablo Ruiz Marcet, y del *A-3* D. Ubaldo Montojo y Méndez San Julián, los tres tenientes de navío.

El capitán de fragata D. Mateo García de los Reyes, y los tenientes de navío Carré y Regalado fueron condecorados con la Medalla Naval.

En nuestras investigaciones, para documentarnos, a fin de escribir

esta crónica de los servicios de la Marina de Guerra en Africa, no hemos encontrado ningún hecho más realizado por los submarinos, sin que esto quiera decir que no los hayan prestado; pero los consignados por sí sólo acreditan el entusiasmo, dominio y pericia que los oficiales submarinistas tienen en el manejo de esos barcos que tan valientemente se condujeron.

Igualmente se distinguió en el servicio de convoyes el remolcador *Ferrolano* que mandaba el alférez de navío D. Nicolás Piñero y Bonet, que tomó parte en las operaciones del Peñón de Vélez los días 3 al 9 y 18, 19, 22, 23 y 30 de junio; 1, 2, 8, 9, 10, 28 y 29 de julio, y 1 y 2 de agosto, secundando órdenes del Comandante General en las distintas maniobras y faenas de descarga en varias ocasiones, bajo el fuego de las baterías enemigas.



Capitán de fragata D. Mateo García de los Reyes, jefe de la división de submarinos que operaron en los Peñones.

El bloqueo de nuestras plazas hízonos aportar todo el material de que disponíamos para combatir a los insumisos moros y a primeros de agosto, y después de un viaje de demostración realizado durante los meses de mayo y julio, en el que evolucionaron sobre los puertos de Valencia, Alicante y Santa Pola nuestros elementos de aeronáutica naval, arribó a las costas de Africa el vapor *Dédalo,* estación transportable de hidroaviones de nuestra Armada, que tan excelentes servicios estaba llamado a prestar en aquellas inhospitalarias aguas. Procedía de Barcelona, su puerto de destino, y había tocado en Cartagena, de cuyo arsenal salió con otros buques de la escuadra el 2 del citado mes.

A las tres de la madrugada del 7 fué hostilizado con fuego de cañón por el enemigo. Maniobró con independencia, siguiendo las aguas del crucero *Cataluña,* y próximo a Morro Nuevo, destacó cuatro hidroaviones *Machi* que se elevaron y bombardearon al amanecer las posiciones rifeñas.

Con este bombardeo inaugura en Africa su brillante campaña —desgraciadamente poco conocida y menos estimada— la Aeronáu-

tica Naval. El primer proyectil arrojado por los aviadores de marina fué disparado sobre la playa de Cebadilla por el teniente de navío don Julio Guillén, observador y bombardero del aparato que pilotaba el de igual graduación D. Francisco Taviel de Andrade.

Repitiéronse los bombardeos el día 8, arrojándose en siete vuelos 54 bombas sobre Morro Nuevo y Monte Palomas. El aparato *Saboya, 13,* capotó al tratar de despegar por dificultárselo la marejada reinante, quedando destrozado su casco, y herido leve el teniente de navío don Ramón de Carranza, que lo pilotaba.

Hicieron otros bombardeos los días 11, 25, 26 y 31 de agosto sobre los poblados de Beni-Urriaguel y Tensamán, distinguiéndose el capitán de fragata, jefe de la división aeronáutica D. Pedro María Cardona, y los pilotos y observadores tenientes de navío D. Francisco Taviel de Andrade, D. José Gómez Ceballos, D. Ramón de Carranza, D. Manuel Flórez, D. Juan Montis, D. Julio Guillén, D. Jorge Espinosa de los Monteros y D. Emilio Cadarso Cañete; alféreces de navío don Pío Esteban, D. Juan Manuel Durán, D. Vicente Cervera, D. Jesús Fontán y don Manuel de la Sierra; el maestre de marinería José Otero; operarios de máquinas Manuel Rafales, Juan Calaza, Vicente López, Ignacio Aneirós; marineros de primera Rafael Solís, Agustín Casa mont, Jaime Planas, José María Freire y marinero electricista José Pérez Carreño.

El 25 de agosto, además del *Dédalo,* operaron el acorazado *Alfonso XIII,* crucero *Cataluña,* cañoneros *Recalde* y *Laya,* coadyuvando al avance de las tropas sobre Azib de Amidar, y el 31 para castigar a los poblados de Tensamán y Beni-Urriaguel; bombardeos que también hizo el *Alfonso XIII* los días 7, 10 y 13 sobre el Renegado, Sidi-Dris, Cabo Quilates y Morro Nuevo. Al pasar este último día frente Sidi-Dris con su tripulación formada para la misa, fué cañoneado por el enemigo, recibiendo un proyectil en el puente de popa, estallando en el departamento del detall, donde se hallaban los escribientes, que resultaron ilesos, por milagro. Los hidros del *Dédalo* arrojaron en estos bombardeos 200 bombas.

Los guardacostas adquiridos en Francia e Inglaterra, con cargo al presupuesto del Protectorado comenzaron a prestar servicio en julio, disponiéndose por Real Orden de este mes, cesare la organización que hasta entonces habían tenido las fuerzas navales en las costas de Marruecos, quedando con el vapor *España, 5,* permanentemente destinadas a la vigilancia y protección de la citada costa, a las órdenes del Alto Comisario. Interpretando las de éste, el Interventor principal de la Marina dispondría las obligaciones, cruceros, extensión de éstos, etc.,

que dichos buques tuviesen que prestar, y cuando fuese necesario al mejor servicio.

Los cruceros *Cataluña* y *Reina Regente*, cañoneros *Recalde, Laya, Lauria* y *Bonifaz*, lancha *Cartagenera* y gasolineras tipo *M*, quedaban formando un grupo para el servicio preferente de Marruecos, pero a las órdenes del capitán general del Departamento de Cádiz.

La Escuadra de instrucción quedaba integrada por los acorazados *España, Alfonso XIII* y *Jaime I*, que había sido entregado a la Marina en enero anterior, aunque debía haberse terminado en 1917, y se retrasó por dificultades que suscitó la guerra europea, y los contratorpederos *Bustamante, Villaamil* y *Cadarso* y los demás buques afectos a otros servicios

Los guardacostas denomináronse *Xauen*, de 780 toneladas; *Arcila*, 520; *Targa*, de 500; *Wad-Rás*, de 425; *Alcázar*, de 470; *Tetuán*, de 465; *Larache*, 450; *Muluya*, de 429; y *Martín, Lucus* y *Kert*, de 320 ídem. Fueron sus primeros comandantes los siguientes jefes: don Ramón Fontena, D. Antonio Guitián, D. Luis Cadarso, D. Emilio Ripollés, D. Guillermo Díaz, D. Camilo Molíns, D. José Contreras, don José Bárcena, D. Ramón Navia Osorio, D. Juan de Dios Carlier y don Juan José Muñoz Delgado, respectivamente.

Tienen estos buques un andar de unas diez millas por hora. El *Xauen* y el *Arcila* montan cada año dos cañones Amstrong de tiro rápido, de 76'2. El *Alcázar*, un cañón Vickers del mismo calibre y dos ametralladoras de 47 mm. Los demás llevan un solo cañón de 76'2, dispuesto en proa sobre una plataforma.

El *Tetuán* realizó su primer servicio en las costas de Africa los días 3 al 8 de julio, practicando, en unión del cañonero *Recalde*, un crucero por la costa de Beni-Said y Tensamán, bombardeando las baterías enemigas de Afrau, Sidi-Omar y Sidi-Dris, las cuales contestaron con fuego de cañón.

Y antes de seguir el relato de la bélica campaña de nuestros barcos, consignaremos la grata nota de que en estos días las dotaciones de las unidades de la Escuadra tuvieron la satisfacción de conocer la decisión de nuestro Augusto Soberano, circulada a la Marina en general, a que se contrae el siguiente R. D.

"S. M. el Rey (q. D. g.), en telegrama de 30 de octubre me dice lo siguiente: Deseando que S. A. R. el Príncipe de Asturias comience su carrera naval, y con ocasión de haber visitado en el día de hoy el acorazado *España*, de Mi Marina de guerra, he anunciado a su comandante, jefes y oficiales Mi resolución de que Mi Augusto hijo sea nombrado guardia-marina de la dotación de ese buque. Es Mi deseo, que con fecha de hoy extienda V. E. la carta-orden de guardia-marina, y que en

la misma fecha dicte la Real orden, embarcándole en dicho acorazado. Tan pronto firme la Real orden, deseo también que en todos los buques de guerra se lea Mi resolución a las dotaciones formadas en cubierta, para satisfacción de todos y Mía, que con ello quiero dar prueba del amor que me inspira nuestra siempre heroica Marina Militar."

A cuyo telegrama, con esta fecha se contesta lo siguiente, en otro dirigido al jefe de la Casa Militar de S. M.:

"La decisión de V. M. de que el nombre de su Augusto hijo venga a figurar en las listas de la Armada, ha de llenar de honda satisfacción al personal de ésta por considerarlo inestimable honor y feliz augurio de gratas esperanzas. Al hacer presente a S. M. nuestro reconocimiento por distinción tal, tengo la honra de reiterarle la entusiasta adhesión de todos los cuerpos de la Armada y sus votos por la felicidad de la Dinastía. Lo que de R. O. digo a V. E. para su conocimiento y satisfacción.—Dios guarde a V. E.—Madrid, 31 de julio de 1922.—RIVERA.—Señor Almirante jefe del Estado Mayor Central de la Armada."

Nombrado por R. O. de 1.º de agosto guardia marina el Príncipe de Asturias, el día 6 tuvo lugar en Santander, a bordo del *España,* la solemne ceremonia de presentar S. M. el Rey, acompañado de la familia Real a su Augusto hijo a la dotación de dicho buque. Después de la misa y alocución del Monarca, el teniente de navío D. Manuel Pasquín, impuso al Príncipe los cordones de guardia-marina, desfilando luego ante SS. MM. la tripulación del acorazado.

El 28 salieron de Ceuta para Gijón los submarinos *Peral, Monturiol, Cosme García, A-3* y *B-1.*

Este último, de cuya actuación nos hemos ocupado antes, primero de su serie y de los construídos por la Sociedad Española de Construcciones Navales en Cartagena, fué botado al agua en junio de 1921; desplaza 570 toneladas y 715 sumergido. Lleva cuatro tubos lanzatorpedos y un cañón, y su velocidad es de 16 millas en superficie, y 10'5 sumergido. Lo tripulan veinte y ocho hombres.

No obstante, el refuerzo de los guardacostas, el dinamismo de nuestros barcos de guerra en las costas de Africa era excepcional por las exigencias de la campaña, secundando la acción del Ejército.

El 8 de septiembre salieron de Melilla el *Cataluña, Recalde* y *Lauria,* y portaaviones *Dédalo* para Alhucemas. El crucero se adentró en la bahía, bombardeando las baterías enemigas para hacer presión sobre los rebeldes, a la vez que el Ejército la hacía por tierra. Los cañoneros dispararon sobre la costa E. de Cabo Quilates, realizando el *Lauria* muy buenos blancos contra la batería del Renegado.

Estos bombardeos se repitieron los días 9 y 10, haciendo el *Cata-*

luña sobre Quilates 24 disparos de 14 cms., a la altura del Renegado y poblado de Necker. Los hidroaviones del *Dédalo* lanzaron bombas sobre el contorno de la playa.

Terminada la operación, el día 11 regresaron los buques a Melilla. El *Cataluña* zarpó el 13 para Málaga, a fin de carbonear. El 31 recogió al Alto Comisario, general Burguete, que había llegado el día 10 en el contratorpedero *Bustamante* para conferenciar con el ex sultán Haffid, llevándolo a Ceuta. El 31 regresó a Melilla con el secretario general de la Alta Comisaría y el ministro de Justicia del Jalifa.

Por una Real orden de este mismo mes de septiembre, se resolvió que el ramo de guerra aceptase las condiciones fijadas al de Marina por la gerencia de los buques incautados por el Estado para utilizar el vapor *España, 5,* haciéndose cargo de él para establecer una base flotante que atendiese al suministro de los Peñones, como ya venía haciéndolo.

El 6 de octubre zarpó de Ceuta el crucero *Cataluña,* con la división naval aeronáutica, integrada por el *Dédalo,* destroyer *Audaz* y gasolinera *H-2;* y los guardacostas *Lucus* y *Xauen,* conduciendo fuerzas y material de guerra para ocupar una posición entre Punta Pescadores y Tiguisatz. A bordo del *Cataluña* iba el coronel Castro Girona, que dirigía la operación. Al llegar a M'Ter, lugar elegido, después de hábil gestión política, hecha por el citado coronel, se procedió al desembarco de las tropas, que sin tener que disparar un sólo tiro, fueron pacíficamente recibidas por los indígenas.

Efectuado el desembarco, los buques volvieron a sus bases, a excepción del *Cataluña,* que permaneció en M'Ter hasta el día 8, que reembarcó Castro Girona, al que condujo a río Martín para seguir a Tetuán a continuar su labor político militar, preparando otros desembarcos como el de Punta Pescadores y operaciones, que si por entonces no se efectuaron, culpa fué de las indecisiones de nuestros hombres de gobierno.

El 13 salieron de Ceuta para Sevilla el cañonero *Laya* y lancha *M-3,* a fin de serles impuestas por el Rey las Medallas Navales que se les concedieron por los méritos contraídos en la campaña de 1921; solemnidad que se celebró el 15, y de la que el Presidente del Consejo de Ministros dió cuenta al de Marina en telegrama que decía: "S. M. el Rey acaba imponer cañonero *Laya,* lancha *M-3,* insignia Medalla Naval, tan brillantemente ganadas por sus valientes dotaciones en campaña Marruecos. El acto ha resultado espléndido por todos conceptos, contribuyendo grandemente a ello la perfecta presentación y maniobra de las dotaciones y policía de los barcos. Con este motivo envío a V. E. muy cariñoso saludo, con encargo trasmita a la Marina mi entusiasta



Su Majestad el Rey visitando la gasolinera *M-3* en el puerto de Sevilla después de serle impuesta la Medalla Naval. Al fondo los submarinos *B* y el *Kanguro*.

felicitación, por lo que el acto celebrado representa y por su intervención en él.—Sevilla, 16 octubre 1922."

A este acto asistieron el ex comandante del *Laya* capitán de fragata D. Javier de Salas, y el de la *M-3* teniente de navío D. Pascual Cervera, que personalmente recibieron la felicitación de Su Majestad, coincidiendo esta solemnidad con la imposición de las dos cruces laureadas de San Fernando, al capitán de Regulares D. José Enrique Varela Iglesias, que un día vistiera el uniforme de Infantería de Marina.

La Sociedad Española de Construcción Naval dedicó al *Laya* una artística placa de plata con la inscripción. "Al cañonero *Laya,* que por los brillantes servicios en la campaña de Marruecos —junio, diciembre de 1921— obtuvo la Medalla Naval, dedica esta placa conmemorativa la Sociedad de Construcción Naval, que construyó el laureado buque en el astillero de Cartagena."

Volvamos a Africa. La tripulación del vapor *Gandía* se negó a conducir un convoy al Peñón de Alhucemas por temor a las agresiones enemigas, ordenándose al comandante del *Recalde,* fondeado en Melilla el 12 de octubre, tripulase el repetido vapor con personal de su dotación, trasbordando, al efecto, un teniente de navío, un contramaestre, un maquinista, tres fogoneros y seis marineros, llevándose a cabo sin novedad dicha comisión.

El 16, a la una de la madrugada salió el *Recalde* para la desembocadura del Kert, a fin de cañonear los grupos enemigos que pudieran recorrer el camino de la playa, huyendo del bombardeo aéreo. A las siete y treinta los aeroplanos comenzaron el castigo entre la Alcazaba Roja y Timagot, sobre cuyo campo, y a 2.000 metros de distancia rompió el fuego nuestro cañonero sobre el caserío entre el Kert y Afrau, haciendo 90 disparos con granada de metralla y 260 con ordinaria.

A las ocho de la noche del citado día, arreció el Levante, naufragando un bote-automóvil del *Dédalo,* en cuyo auxilio envió uno de los suyos el *Recalde,* que iluminó con su proyector el sitio del naufragio, recogiendo al bote a dos tenientes de navío del buque portaaviones, dos oficiales del Ejército y cinco marineros. Más tarde, procedentes de tierra, llegaron 26 marineros del *Dédalo,* que no pudieron volver a su buque por haberse refugiado en Chafarinas, huyendo del temporal.

Cuando el tiempo amainó, el *Recalde* envió al *Dédalo* su personal, recogió del *Gandía* el que le era propio, y el 21 zarpó para la Carraca conforme se le había ordenado, para no tardar en volver a la costa africana, en donde los servicios de campaña, accidentes marítimos y temporales tenían en constante vigilia a las dotaciones de los buques de nuestra armada.

El guardacostas *Arcila*, del que era comandante D. Antonio Guitián Arias, tomó parte los días 25, 26 y 27 de octubre en las operaciones verificadas por el Ejército, que dieron por resultado la ocupación de Afrau, continuando de vigilancia y protección de convoyes durante el resto del año; y los días 2 y 3 de noviembre el *Alfonso XIII, Cataluña, Recalde, Laya y Bonifaz,* con el *Dédalo,* de nuevo impusieron duro castigo a las alturas de Cabo Quilates, Renegado y poblados de las márgenes del río Neckor.

Corrió el *Recalde* en la noche del 13, en la travesía de M'Ter a Ceuta un duro temporal. Rotas las trincas de uno de sus botes de salvamento, el teniente de navío D. Francisco Elvira y Alvarez; primer contramaestre D. Antonio Bouza Rodríguez, cabo de mar Manuel Murillo, y marineros Joaquín Lastra, José Albarrán y Salvador Domínguez, lograron trincar dicha embarcación, evitando con riesgo de sus vidas, que cayera al mar y ocasionase al buque averías.

Renunciamos seguir el incesante movimiento de los buques de guerra en constante vigilancia de nuestras posiciones, y casi diarios bombardeos. La campaña del Rif continuaba estacionada, y el Alto Comisario, general Burguete, contrariado por no poder realizar sus planes que anulaban las disposiciones gubernamentales.

Era Burguete partidario de la actuación eficaz de la Escuadra y aviones de la Marina, que duramente habían castigado a Beni-Urriaguel y Tensamán, e indicaba la conveniencia de continuar ese camino, declarándose resuelto partidario de la vieja política de atracción, condensada en una frase de Sancho IV al embajador del Rey de Marruecos: "En la una mano tengo el pan y en la otra el palo", ¡política y armas!, pero el desacuerdo no tardó en exteriorizarse.

Burguete amenazaba a los rebeldes con realizar lo que debió haberse efectuado como finalidad de la campaña de reconquista, que quedó estacionada, y mientras las decisiones de nuestro Gobierno ataban las manos del Alto Comisario, Abd-el-Krim había consolidado su prestigio entre las cabilas, y a la vez que fomentaba la rebeldía, pretendía sostener relaciones con España para llegar a la paz sobre la absurda base de la independencia del Rif, a que España, por ningún concepto podía acceder.

Surgió por aquellos días el plan que se atribuía al ex sultán Haffid, que decíase gestionaba con los rifeños un sultanato de consolidación de aquel territorio. Haffid estaba en Málaga, allá fué Burguete en el *Bustamante* (10 de septiembre), conferenciando con aquél, deshaciendo el enredo y adoptando el Gobierno la saludable medida de alejarlo de dicha capital.

Repetidamente había Burguete indicado como ineludible el des-

embarco en Alhucemas, mas el criterio gubernamental érale opuesto. "Había efectuado el general Castro Girona, sin disparar un tiro, la ocupación de M'Ter (octubre), y estaba dispuesto en igual forma a realizar la de Punta Pescadores; mas cómo en la operación, por fortuna incruenta, se advirtiese la necesidad de adquirir elementos adecuados (lanchas *K*.) Los desembarcos hacíanse con las embarcaciones de nuestros buques; pues cuando más sólo se contaba con algún que otro mal falucho), Burguete lo advirtió al Gobierno, indicándole de paso que serían necesarias para abordar la empresa de Axdir. La respuesta fué el telegrama siguiente: "Recibí ayer estando en consejo su telegrama del 28. Ya veo con satisfacción que indica solicita ese material sólo como modo de previsión, y ello me demuestra que V. E. sigue teniendo presente las instrucciones mantenidas y los juicios ratificados en alguna conferencia telegráfica de que el Gobierno no podía autorizar un desembarco, y menos aún en las circunstancias presentes y en la actual época del año. Celebro los éxitos recientemente logrados, mediante eficaz preparación política y felicito por ello a V. E. y a todas las fuerzas a sus órdenes. Veo también en uno de sus telegramas de ayer, confirmación de su reiterado oficio, coincidente con el propósito, al convencimiento del Gobierno de que a Alhucemas no habrá de irse en ningún caso, sino mediante acción política y sin operaciones militares. *Aún así lograda la posesión de la bahía y lòs puntos estratégicos que pudiera dominar, será más causa de preocupación que de regocijo para el Gobierno,* según diferentes veces me ha oído V. E., ya que ello representará la necesidad absoluta de establecer allí un dominio, mediante fuerzas numerosas que requerirán gastos y esfuerzos militares y harán cada día más difícil para España, a la par del riesgo de posibles acciones, que representarán grave daño y motivo de catástrofes semejantes a las pasadas (1)."

El Gobierno creía que la posesión de Alhucemas no era factor indispensable para la paz, creencia errónea en que públicamente abundaba el ministro de Hacienda Sr. Cambó, que estimaba el honor de España y del Ejército suficientemente vengado con el avance y castigo impuesto a los rifeños después del desastre. Cambó, en varios artículos periodísticos, hacía responsable al Gobierno de una nueva expansión en la acción militar de Marruecos.

Apoyándose en la actuación política continuaba la obra de extensión del frente. El 25 de octubre inicióse de madrugada un avance entre Dar-Quebdani y Azús, a la vez que la Escuadra actuaba bom-

---

(1) Hernández Mir, Francisco: *Del desastre a la Victoria*. Madrid, 1921-1926. Tomo II, págs. 41 y 42.

bardeando la costa entre Sidi-Dris y Afrau, y eran ocupadas, con pocas bajas, Axdir-Arus, Buhafora, Tayudait, Bulfesit, Halant y Nador de Beni-Ulisex, cogiéndose tres cañones. El 27 se ocupó Sidi-Mesad, donde se recogieron cinco; y el 28, las harkas primero y después las columnas, tomaban sin disparar un tiro, Tizzi-Azza, que Burguete consideraba "posición de extraordinaria importancia y formidable base para preparar y *realizar después nuestros avances hacia Alhucemas*, cuando la acción política —decía— nos permita llegar a tan preciado objetivo en la forma incruenta que ahora hemos operado..."

Vanos esfuerzos para convencer al Gobierno, que, al cabo, el 25 de diciembre adoptó el acuerdo a que se refiere la siguiente nota oficiosa:

"El Consejo de Ministros ha deliberado durante cuatro días acerca del problema de Marruecos. La intensidad y prolongación de sus deliberaciones corresponde a la preocupación bien legítima que el mismo constituye para el país. No ha sido aquella derivación lamentable de pareceres distintos, obligados por razones políticas a transigir en soluciones casi siempre estériles por su propia naturaleza, sino expresión positiva de la voluntad y el cuidado con que el Gobierno comienza a cumplir lealmente sus compromisos ante la opinión, unido en un solo criterio y una sola responsabilidad conjunta y resuelto a mantener, sin eclipses y sin alternativas, una sola política: la que predicaron ante el país los hombres que lo componen, antes de su elevación a los Consejos de la Corona.

La primera y más grave dificultad que se oponía al ejercicio provechoso de las iniciativas del Gobierno es, sin duda alguna, aquella que resulta del transcurso del tiempo y de la aplicación alternativa, y aun pudiera decirse que a veces simultánea, de criterios distintos y en algunos aspectos antagónicos a las cosas y a los hombres de la Campaña y del Protectorado. Sin ánimo de promover discusiones de partido, pero respondiendo a un convencimiento que no cabe ocultar ante la opinión, habremos todos de reconocer que *fuera ya temerario acometer ahora lo que pudo y debió realizarse vigorosamente en los días que siguieron al derrumbamiento de la Comandancia militar de Melilla, con plenitud de medios militares y de concursos de opinión que el país ofreció generoso, en un movimiento admirable, por su unanimidad y su espíritu pronto a todo sacrificio.*

Más tarde la confusión en los planes y la incoherencia en los medios para llevarlos a cabo, así en el propósito de extender o no las operaciones militares en la zona oriental como en el trato a establecer con el Raisuni y las gentes que con él mantenían la insurrección en la zona occidental, ha creado una situación de hecho, respecto de la cual

el Gobierno, informado suficientemente, se limita a señalar y a afirmar ante el país que en varios de sus aspectos no cabe ya ni siquiera la posibilidad de opción.

Por lo mismo, ha creído el Gobierno que debía huir de soluciones intermedias y tránsitos más o menos acomodaticios hacia el régimen de pleno protectorado civil. Y aun contando con el delicado y patriótico ofrecimiento del digno general Burguete, que en la Memoria elevada al Gobierno de Su Majestad se prestaba —y aun lo pedía— a la supresión del cargo de general en jefe, dispuesto a proseguir por sí mismo la función de la Alta Comisaría hasta su próxima sustitución por un residente civil, el Consejo de Ministros ha entendido que, con todos sus riesgos y dificultades, había llegado el momento de dar a la Alta Comisaría de Marruecos la personalidad civil que hoy ha de ser para todos, aquí y allá del Estrecho, expresión de la política que el Gobierno de S. M. se propone desarrollar para la cabal pacificación de aquellos territorios.

A fin de evitar posibles confusiones de juicio, proclama, sin embargo, el Gobierno la diferente situación de las dos zonas, casi totalmente pacificada la occidental, pero todavía bien lejos la oriental de ciertos optimismos, que nadie tanto como el Gobierno habría deseado confirmara la realidad en ella. Por lo mismo, el Alto Comisario civil habrá de ser asistido de un gabinete militar que le asesorará en el orden técnico de la defensa de nuestros territorios y de las posiciones ya ocupadas en el protectorado. Con ello, el Ejército, enteramente consagrado a su función peculiar, podrá hacer ésta más fructífera y más rápida, siempre que la obra política requiera su concurso. Pero no quedará a nadie, ni en la Metrópoli, ni en Marruecos, la menor duda de que España se limita sinceramente a cumplir el mandato de civilización que los conciertos internacionales le impusieron y a procurar la atracción de los indígenas, al calor de una política fundada en el progreso del país, mediante los frutos y las enseñanzas de la civilización. Y aun esto, acomodado serenamente y sin impaciencias en el tiempo y en la medida a las posibilidades financieras de España y a la natural reserva con que habremos de supeditar la intensificación de nuestra obra de protectorado a las facilidades y cooperaciones con que en torno al Maghzen nos brindan los indígenas y a la preferente obligación de acudir, ante todo, al progreso y a la constitución ecomica y cultural de la Península.

Coordinados con este criterio, que el Gobierno expone a la opinión, mientras llega el instante de hacerlo ante el Parlamento, en próximas reuniones del Consejo aprobará éste los decretos organizando el Protectorado civil y habilitando los créditos, que harán inmediatamen-

te eficaz su obra. Procurará también las naturales compensaciones de reducción en las atenciones militares del ejército expedicionario. Y con todo ello preparará primero y consolidará después la evolución de nuestra política hacia aquel ideal de paz y de arraigamiento de autoridad del Jalifa, dentro de cuyo provechoso desarrollo podrá hallar España la compensación posible a sus sacrificios y al homenaje que en la vida internacional será debido a quien, siempre fiel a sus compromisos de política exterior, y su cordial comunicación con Francia, como nación amiga y afin en la obra del Protectorado, así quiere proceder.

El Consejo acordó expresar al general Burguete público reconocimiento de los servicios prestados al país y someter a la firma de Su Majestad el decreto nombrando Alto Comisario a D. Angel Villanueva".

Esta resolución del Gobierno en nada mejoró el estado de cosas; antes, al contrario, las complicó, terminando el año 1922, sin que el Ejército, y una gran parte de la nación, viese realizado su ideal, y, lo que es aún peor, sin la esperanza de llegar a una solución adecuada, pues la elegida estaba muy lejos de la realidad.

A principios de 1923 la Escuadra de instrucción formábanla los acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*, y los contratorpederos *Bustamante*, *Villaamil* y *Cadarso*, siendo Comandante general de la misma el Vicealmirante D. José Rivera y Alvarez de Canedo.

Para comisiones en Africa, Baleares y Canarias, además de los cañoneros, guardacostas y unidades menores, quedaban afectos los cruceros *Cataluña*, *Princesa de Asturias*, *Reina Regente*, *Extremadura* y el nuevo crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, que acababa de ser entregado a la Marina (14 enero).

Dificultades en el acopio de materiales durante la guerra, hizo que este buque, cuya quilla se puso en Ferrol en 1915, no fuera botado al agua hasta el 21 de abril de 1920. Desplaza 6.500 toneladas, y sus máquinas, de consumo mixto de carbón y petróleo, le imprimen una velocidad de 26 millas por hora. Monta 9 cañones de tiro rápido de 152 milímetros, y 4 antiaéreos de 47 milímetros, uno de campaña, 4 ametralladoras automáticas y 4 tubos en cubierta para el lanzamiento de torpedos a través. Su dotación es de 410 hombres. El capitán de navío D. Luis Pasquín fué el primer comandante de este buque.

En el transcurso de este año se incorporaron a nuestra Marina, un nuevo submarino de la serie B: el *B-4* que fué entregado en Cartagena el 28 de mayo. Sus compañeros *B-2* y *B-3* habían sido entregados el 1.° de junio y 24 agosto del año anterior.

El 26 de enero zarpó de Algeciras el crucero *Reina Regente*, lle-

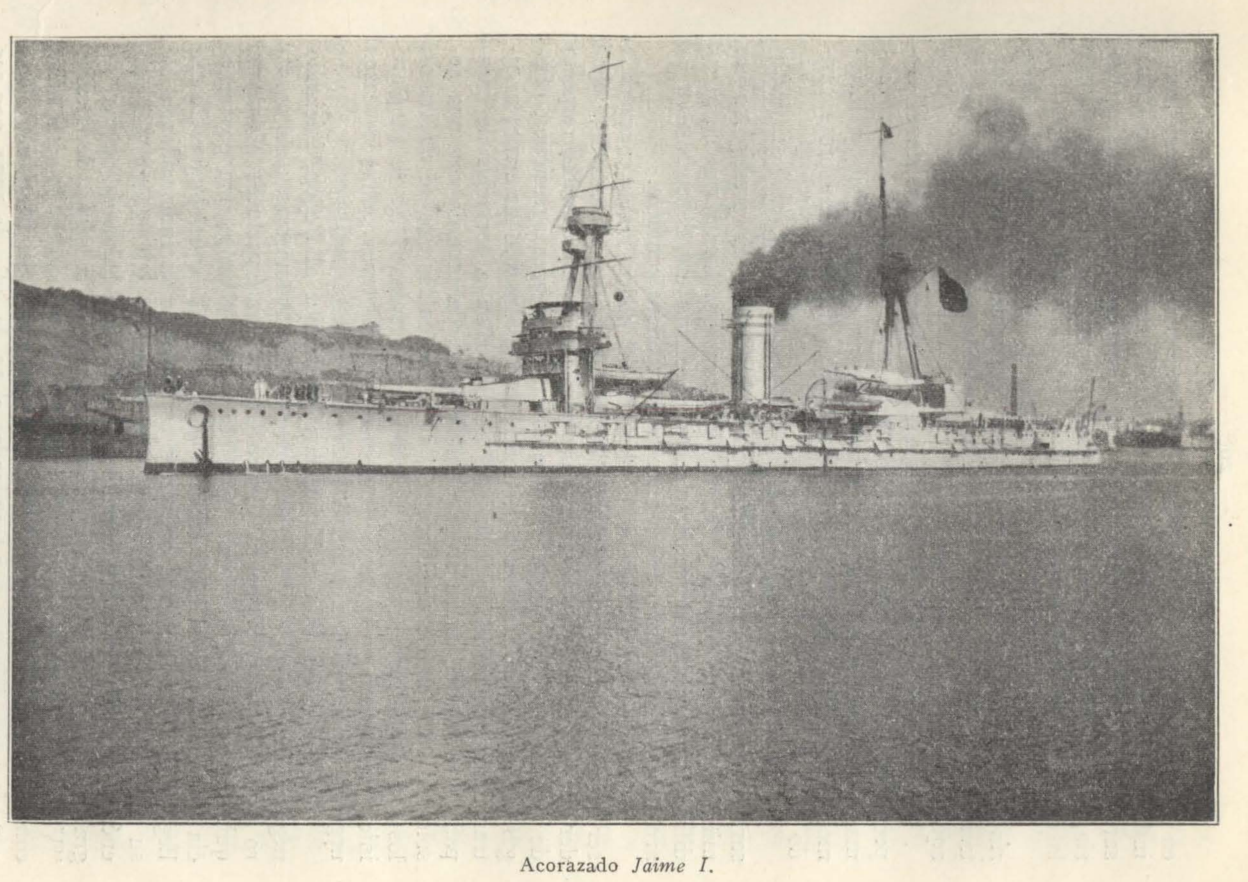
vando a su bordo al ex ministro inglés Mr. Lloyd George, que pasaba a visitar las plazas de nuestro Protectorado; y si las cosas de éste no mejoraron con los nuevos planes de Gobierno, claro está que ni el Ejército ni la Marina tuvieron reposo en este año de 1923. Por lo que respecta a la labor de la segunda, sólo vamos a recoger algunos servicios.

El 14 de febrero marchó el *Reina Regente* a las órdenes del coronel Delegado del Alto Comisario en la costa occidental, y dió ancla en Cabo Juby, el día 19 mismo. Dicha autoridad manifestó al comandante del buque que la situación de la plaza y campo no exigían su presencia, regresando poco después el crucero a la Península.

Noticioso el Comandante general de Melilla de que el enemigo concentraba artillería para embarcarla en faluchos y conducirla a Sidi-Dris, ordenó al expresado crucero lo evitase en unión de los cañoneros *Laya* y *Recalde,* echando a pique las embarcaciones a ello destinadas y llevando a bordo un capitán aviador para indicar el lugar donde estaban la artillería y faluchos enemigos. El *Laya* ejerció vigilancia entre Afrau y Cabo Quilates; el *Regente,* con los guardacostas *Lucus, Larache y Arcila,* cañoneó igualmente otros sectores de la costa, sin que los moros pudiesen realizar sus propósitos. Duró el cañoneo desde el 12 hasta el 14 de marzo, en que furioso temporal obligó a los buques a retirarse.

Otro día de violento Levante (30 marzo), atracado al muelle del mineral del puerto de Melilla el vapor inglés *Patigwrra,* se le rompieron las amarras y, dando contra el muelle, abriósele una vía de agua. Un bote salvavidas del transporte *Contramaestre Casado* zozobró al intentar comunicar con el buque. El *Recalde* envió en su auxilio una lancha, que manejó con inteligencia a pesar de la violencia del viento y gruesa mar el oficial D. Gustavo Gutiérrez de Rubalcava, recogiendo a uno de los náufragos y a otro bote salvavidas del *Casado* que había salido en socorro del primero y que por avería en el motor era arrastrado por el oleaje. Un oficial del *Casado,* D. Alvaro Guitián y un fogonero fueron recogidos por el buque inglés.

El 13 de abril bombardeó el *Lauria* el Morabito de Sidi-Altar y poblados de Torre Ali, disparando 83 granadas de acero y 35 de metralla, y el 17 de julio, cruzando a la altura de Cabo Quilates, encontró un vapor sospechoso que navegaba con rumbo muy cerrado sobre la costa. Le detuvo y, reconocido, resultó ser el vapor holandés *Ellewontsdijk,* de unas 5.000 toneladas de desplazamiento. Procedía de Orán, con manganasio para Rotterdam y Arkangel, y dijo había seguido derrota corta en evitación de las derivas por las fuertes corrientes del Estrecho; razón inadmisible—dice el comandante del *Lauria*—.



Acorazado *Jaime I.*

en un buque de su porte. Lo consideró sospechoso, pues los antecedentes indicados coincidían con las instrucciones recibidas del Alto Comisario, en las cuales decíasele se esperaba un buque de Holanda y Rusia, por lo que se ordenó al mencionado vapor marchase a Ceuta bajo la custodia del *Uad-Targa*.

Durante la noche del mencionado día 17 de julio, percibió el *Lauria* en la altura de Busicú una inmensa hoguera, que señalaba perfectamente la ensenada. No cabe duda que se esperaba un alijo, ya de aquel vapor o de otro buque.

Dejemos a los barcos de guerra en su persecución de naves sospechosas y en su humanitaria labor de auxilio a aviones caídos en el mar, y vapores encallados en las ariscas costas del Mogreb, y volvamos, por un momento la vista a los asuntos del flamante protectorado civil.

Enfermo Villanueva, no llegó a posesionarse de la Alta Comisaría, nombrando el Gobierno, para sustituirle, al prestigioso ex ministro, D. Luis Silvela y Casado, que tuvo que luchar con no pocas dificultades al posesionarse de su cargo, y realizar una delicada labor de armonía y conciliación, conjurando un verdadero conflicto.

Abd-el-Krim hallábase en la plenitud del poder. Había conseguido ser reconocido por las cabilas como jefe del Rif, y, afanoso de extender su dominio desde el Muluya hasta el Lucus, continuaba, respecto de España, el doble juego de su política de audaces agresiones, obligándonos a la vez a sostener gestiones de paz, durante las cuales nuestras tropas permanecían inactivas. Se limitaban a servicios de campaña, mejora del campamento y suministros, de acuerdo con una resolución del Consejo de Ministros, adoptado en los que se celebraron los días 31 de marzo y 1 y 3 de abril, que previno: "No se adoptará iniciativa alguna en materia de operaciones militares, salvo los casos urgentes de agresiones a nuestras tropas o puestos militares."

Así las cosas, Abd-el-Krim envió emisarios al Peñón, iniciando negociaciones pacíficas. El 16 de abril fueron a Alhucemas, en el crucero *Reina Regente*, el general Castro Girona e intérprete Sr. Cerdeira, quienes, cumpliendo órdenes del Gobierno, celebraron una conferencia con los moros, a bordo de una gasolinera de aquel buque. No se llegó a un acuerdo. Los emisarios aspiraban a la independencia de su territorio y constitución de la República del Rif. Castro Girona, enérgicamente, dijo a los delegados que España había de ocupar, de grado o por fuerza, Quilates, Morro Nuevo y la playa de Axdir. "Vosotros —añadióles— como las demás cabilas, habréis de someteros, como muchas veces lo estuvisteis, a la autoridad del Maghzen". Las negociaciones diéronse por terminadas el 13 de julio de 1923, por ser

imposible aceptar las condiciones de los emisarios, que mantenían, irreductibles, el reconocimiento de la independencia del Rif, opuesta al espíritu y letra de los tratados que reconocen la soberanía del sultán y prohiben a España ceder o enajenar el todo o parte del territorio.

D. Severiano Martínez Anido, nombrado Comandante general de Melilla (junio), se encargó del mando horas después de la victoria de Tizzi-Azza. Este prestigioso general era como Luque, Fernández Silvestre, Burguete y tantos otros, resuelto partidario de la ocupación de Alhucemas. Veamos lo que a este respecto nos dice Hernández Mir.

"El día 2 de julio (1923), el general Martínez Anido dejaba en poder del Alto Comisario, Sr. Silvela, un plan completo de acción militar contra Alhucemas.

En cuanto a las gestiones pacíficas decíase que, como vanguardia de la acción militar, había de procurarse por las oficinas del Maghzen llevar al máximum la labor con los insumisos, tratando de atraer a los principales jefes, dominados por el espíritu de codicia, para que la acción marcial tropezase con el mínimum de dificultades. Caso de negativa, la intervención guerrera debía ser inmediata y contundente.

Como recurso ineludible, había que poner todos los medios para acabar con el contrabando marítimo y terrestre, empleando la escuadra en la vigilancia del litoral y adoptando medidas que diesen fin al que se hacía desde la zona francesa, por Gueznaia, por Marnisa y por el valle de Nekor.

A la vez para influir en el ánimo de los indecisos y de los atemorizables, debía la aviación bombardear intensa y constantemente.

En cuanto a la acción militar, proponía dos planes: uno de desembarco y otro de avance por tierra.

El desembarco no había de hacerse directamente, porque era sabido que el enemigo tenía preparadas eficaces obras de defensa. Se apelaría al recurso de distraerle, operando en otro punto, y, al efecto, se haría primero un amago sobre Sidi-Dris y una preparación ante Alhucemas, mientras se desembarcaba en la playa de Torres de Alcalá, frente a la Isla Iris, y, una vez en tierra, se ocuparían posiciones y se avanzaría sobre Beni-Urriaguel. Al mismo tiempo las fuerzas de la zona occidental avanzarían a Punta Pescadores.

En la bahía de Alhucemas desembarcaríase aprovechando las calas y ensenadas de la parte de Morro Nuevo, y en éste se establecería la base de futuros avances, distrayendo al enemigo con intentos sobre la parte central y sobre la de Quilates. Esta operación tendría cuatro fases, a saber: Preparación por el fuego de artillería de la Escuadra y de Alhucemas; desembarco en las playas y ensenadas de Morro

Nuevo; avance rápido hasta coronar los objetivos y reconocimiento y fortificación.

Los elementos de que sería necesario disponer eran 18.000 hombres. Fuerzas del Tercio, Regulares y marinería emplearíanse en el desembarco. La aviación cooperaría eficazmente a protegerlos. Y como la empresa tendría dos fases principales, la marítima y la terrestre, de la parte del desembarco sería encargado un almirante, y de las operaciones de tierra un general."

Proponía después el avance por tierra.

El proyecto de Martínez Anido fué pasado a informe del Gabinete militar del Alto Comisario, que lo emitió muy detalladamente en cuanto a cada uno de los extremos que abarcaba, y por lo que afectaba al desembarco de Alhucemas, sin desconocer que la operación tenía serias dificultades porque los barcos serían batidos en tres direcciones y el sector de la playa había sido atrincherado y fortificado, se aprobaba el plan de Morro Nuevo, considerándolo el sitio más adecuado al fin propuesto, y desgraciadamente (decían los informantes, y conviene que sepan los obstinados), no se supo aprovechar el momento en que nadie hubiera regateado el envío de cuanto hubiera sido necesario para vengar la afrenta que hemos sufrido y castigar a los indómitos beniurriagueles.

En resumen, el plan, mal informado por el E. M. Central, no fué aprobado, y la decisión del ministerio ocasionó la dimisión de Martínez Anido. El Alto Comisario Silvela, cumplió cuanto en su esfera afectaba al acuerdo y orden del gobierno recaído con motivo de los informes dados al proyecto de Martínez Anido, y elevó al mismo un detallado informe de excepcional importancia, porque abarcaba cuanto más esencialmente afectara al problema militar y administrativo de la zona española de protección en Marruecos. En ese informe, en cuanto a Alhucemas, decía:

"La toma de Alhucemas no constituye como algunos creen y expresan, una bandera o tema, sino que la toma de Alhucemas es la conclusión de nuestros esfuerzos en el Protectorado y el castigo impuesto a los beniurriagueles, es el fin de toda rebeldía en una y otra parte de la zona; castigado Beni-Urriaguel, sin dificultad se podrá ir al desarme total, se podrían tomar los puntos de la zona francesa, necesarios para impedir el contrabando de nuevo armamento, y, realizado el desarme, la organización civil y administrativa no sería empresa lenta ni difícil. Se podría fijar y establecer las definitivas alcazabas, y el Ejército de ocupación, creado sobre las bases por mí remitidas, bastaría en número reducido y dentro de las posibilidades económicas nacionales para mantener la acción del Protectorado. *No me cansaré de*

repetir una y mil veces que la posesión de Alhucemas es la paz de toda la zona; pues bien claro está que ahora mismo, ante las intemperancias de Abd-el-Krim, la posición personal del Xerif Raisuni no es tan clara y tan sumisa, conforme va viendo que nada hacemos en el Rif, y que las pretensiones de esta parte de la zona, si no triunfan, por lo menos no sufren."

La ocupación de Alhucemas en 1925 y la paz victoriosa en 1927, confirmó la razón que asistía a Silvela.

Era inconcebible la obstinación del Gobierno en una política tan absurda; Abd-el-Krim, mientras tanto, seguía su plan: atacó furiosamente a Tizzi-Azza, donde, es cierto, experimentó duro descalabro; pero con ánimo resuelto intentó romper nuestra línea y repetir las escenas de 1921. En agosto de 1923 interrumpió las comunicaciones con Tifaruin y Farha, sitiando a aquella posición hasta tal punto, que el día 16 sólo se pudo hacer llegar un convoy a Farha.

Ante la gravedad del momento, presididos por Silvela, se reunieron en Melilla los generales Echagüe, Aldave y Castro Girona, el Interventor principal de los servicios de la Marina, capitán de navío D. Manuel García Velázquez; los coroneles Arzadún, Pardo y Andrade; los tenientes coroneles Molina, Guedea y Kindelán, y el comandante Claudín.

Expuesta por el Alto Comisario la situación, quedó acordado: "Que para descongestionar la línea de Quebdana, los buques de guerra, la aviación y la plaza de Alhucemas, realizasen una ofensiva artillera; y

Que se realizase el plan militar terrestre de acuerdo con la propuesta hecha por la Comandancia general de Melilla, formándose al efecto las siguientes columnas:

La de Tafersit, al mando del coronel Vera, llamando la atención del enemigo situado en Sidi-Mesaud y en Yebel-Uddia.

La de Kandussi (coronel Morales), que se situaría, a ser posible, en la meseta de Tanerich, impidiendo que el enemigo procedente de Yebel-Uddia y el Morabo engrosase las concentraciones cercanas.

Las de Quebdani, dos columnas, al mando respectivo de los coroneles Salcedo y Seoane. La primera encargada de contener y paralizar la acción enemiga en Sid-Messand. Y la segunda que iría a Farha, por la antigua ruta de los convoyes para llegar a Tifaruin.

Y otra columna, salida de Melilla, al mando del coronel Pardo, desembarcaría en Afrau, siguiendo luego la pista de Tifaruin con el convoy.

Desde Dar-Quebdani dirigiría el conjunto el general Echagüe, y con las fuerzas del centro iría el general Fernández Pérez."

Tifaruín que llevaba sitiada cinco días, resistió admirablemente, comportándose su guarnición de manera heroica y eficaz, dando tiempo a que llegara el socorro, rivalizando todas las mencionadas columnas en ardimiento y entusiasmo, para lograr el éxito y desarrollo del plan.

Nuestros barcos cooperaron igualmente de manera eficaz. El 18 del citado agosto salió el *Lauria* de Melilla para Afrau, adonde llegó a las veinte horas, cruzando durante la noche. A las ocho del 19, en combinación con una escuadrilla de aeroplanos, y con objeto de aprovisionar a Tifaruín, tan comprometida, procedió al bombardeo de las casas y bosques donde se alojaba el enemigo, consiguiendo el objetivo.

A las diez y treinta llegó a Afrau el acorazado *España* comunicando con el *Lauria,* que a las doce, y habiendo entrado el convoy suspendió el fuego, cañoneo que se reanudó desde las catorce a las diecinueve, sobre los bosques, trincheras y edificios próximos a Tifaruín. El guardacostas *Alcázar* descargó un convoy con auxilio del *Lauria,* que, cumpliendo orden del comandante del *España,* salió para Melilla, donde fondeó en la madrugada del 20. Durante este bombardeo se consumieron 117 granadas de metralla y 19 de acero.

El mismo día 20 salió de nuevo para Afrau. Rompió el fuego a las dieciocho y quince, sirviéndole de guía en el tiro el bombardeo de una escuadrilla de cinco aeroplanos. Una hora después cesó el cañoneo, después de disparar 25 granadas de metralla y 15 de acero. Durante la noche, que se cerró en niebla, continuó el *Lauria* cruzando por la costa, y a las veintidós recibió un radio del *Alcázar* diciéndole iba custodiando al *España 5,* que conducía dos faluchos a remolque para proceder al desembarco en Afrau, de 400 moros de la harca amiga de Beni-Sidel, lo que participaba para que protegiese el desembarco. Este no pudo empezar hasta las siete del 21, debido a la intensa niebla, facilitando dicho cañonero todos sus botes y personal de la dotación.

A las nueve y treinta, desde el Morabito de Sidi-Say comenzó el avance de la harca desembarcada, protegiéndola el *Lauria* con el fuego de su artillería. Desde a bordo se observaban los movimientos de nuestras tropas y del enemigo que iba desalojando sus posiciones. A las doce y cuarenta y cinco dieron, desde Sidi-Hassain, por terminada la operación. El cañonero suspendió el fuego hasta las cuatro que lo renovó por haber observado que la harca abandonaba los puntos conquistados, batiéndose en retirada hacia la playa. A las diecinueve cesó el bombardeo del *Lauria,* quedando fondeado en Afrau. Disparó 90 granadas de metralla y 112 de acero.

El día 22 a las diecisiete y quince se avistaron los acorazados *Alfonso XIII* (comandante Aubarede), *España* (comandante Sans), y



La escuadra española, formada por los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII*, crucero *Reina Victoria Eugenia* y contratorpederos *Cadarso, Bustamante* y *Villaamil,* fondeada en el puerto de Barcelona.

destroyer *Cadarso* (comandante Manjón); y a las siete y cincuenta el convoy formado por el *Alcázar* y *España 5*. El *Lauria*, después de comunicar con la insignia, arrió los botes para cooperar al desembarco que dirigió en tierra su segundo comandante.

Las fuerzas desembarcadas fueron los batallones de Infantería números 11 y 59, una compañía de ingenieros, y la harca del Caid Abd-el-Kader, ametralladoras y morteros. Total 2.300 hombres al mando del coronel de Estado Mayor Sr. Pardo, cuyo avance protegió el *Lauria* con su artillería. Desde la posición indicaron al cañonero que la columna se hallaba detenida a pocos kilómetros de Tifaruin sin poder avanzar por impedírselo el grueso de las fuerzas enemigas. El *Lauria* púsose en movimiento y rompió de nuevo el fuego, guiándose para hacer sus disparos por las bombas que arrojaba la escuadrilla de aviones. A las catorce comunicaron desde Avaricar y Moh-Al-Kert, que la columna había llegado y que el convoy lograra entrar en Tifaruin, dándose por terminada la operación, durante la cual el cañonero consumió 60 granadas de metralla y 153 de acero.

El capitán médico y personal sanitario de este buque cooperó en tierra a la curación de heridos, y la marinería condujo a bordo del cañonero al teniente Lecea, de la Mehal'la, muerto; otro del 59 de línea, un caid de Guelaya y 45 indígenas heridos, con cuya triste impedimenta zarpó para Melilla en la madrugada del 23. Allí embarcó una batería de montaña, municiones, víveres, etc.; hizo carbón: recogió del *Almirante Lobo* 560 granadas, y a las diecisiete y cuarenta y cinco salió para Afrau, llevando además personal de transporte.

Durante la permanencia del *Lauria* en Sidi-Hassain facilitó víveres de su despensa a la posición y 4 toneladas diarias de agua para la columna, pues el pozo que la abastecía, tenía poca cantidad y no muy potable. Suministró igualmente víveres a la compañía de mar que había ido con el convoy.

El 26, relevado por el *Bonifaz* (comandante Domínguez), embarcó 25 soldados enfermos, y en su estación-radio recibió la triste y emocionante nueva del embarrancamiento del acorazado *España* en Tres Forcas. Levó anclas, y a las cuatro del día 27 llegó a las inmediaciones del buque náufrago, donde quedó para prestarle auxilio, trasbordando al *Larache*, que allí estaba, los soldados enfermos. Desgraciadamente su concurso no podía ser eficaz, y el 28 continuó para Melilla.

El comandante del *Lauria* D. Aquiles Vial, terminaba su parte de campaña, fecha 1.º de septiembre, diciendo: "Debo poner en conocimiento de V. E., la ayuda eficaz recibida del teniente de ingenieros del batallón radio D. Antonio Mira Ardua, destinado en la posición de Afrau, el cuál incansablemente, nos fué indicando durante las opera-

ciones por medio de radio, los puntos que debíamos batir, con lo cual conseguimos sacarle al tiro el máximun de rendimiento positivo, que mereció entusiástica felicitación del jefe de la columna."

Tanto el Alto Comisario como las autoridades militares hacían cuanto era dable para contrarrestar lo poco acertado del Gobierno; y, a cambio de la realidad del desembarco en Alhucemas, y de acuerdo con el plan trazado para salvar a Tifaruin, nos conformamos con un simulacro: El 20 de agosto se presentaron en aquella bahía el crucero *Reina Regente* en que iba el Interventor de los servicios de la Marina, capitán de navío García Velázquez, que dirigía la operación; cañonero *Laya* que, como buque madrina de aviones se situó en lugar conveniente de la bahía; acorazado *España* que, desde el fondo de la misma batió el poblado de Axdir, feudo del iluso Abd-el-Krim; el *Bonifaz,* guardacostas *Lucus* y destroyer *Cadarso* con la misión de bombardear la costa, desde Sidi-Dris a Cabo Quilates; y, por último, arribó el acorazado *Alfonso XIII,* que arbolaba la insignia del almirante de la Escuadra, entregándole en seguida el mando el Sr. García Velázquez, quien trasmitió al almirante las instrucciones que tenía para el desarrollo de este simulacro de desembarco.

El Peñón de Alhucemas y la aviación tomaron parte en este amago, después del cual, si bien es verdad que Abd-el-Krim sufrió un serio descalabro en el sitio de Tifaruin, nos quedamos tan contentos y satisfechos, y el cabecilla, aferrado a sus sueños de grandeza. Fué esta otra ocasión en la que se batieron con eficacia los objetivos, y en que fácilmente pudo nuestro Ejército llegar a Axdir; pero el Gobierno seguía su especial política de incertidumbres y vacilaciones, y a la vez que nombraba comandante general de Melilla al general Marzo, en relevo de Echagüe, que con excelente fortuna desempeñaba el cargo interinamente, daba nuevas instrucciones, hiriendo su gestión susceptibilidades al prescindir, en algunos momentos, del Alto Comisario señor Silvela, que presentó al fin su dimisión.

Mientras tanto volvimos a la quietud. Nuestro Ejército seguía sin conseguir la reivindicación anhelada, y nuestros barcos en su incesante ajetreo en la costa. Abd-el-Krim hacíanos gastar la pólvora en salvas, y tener nuestro material flotante, expuesto a serias complicaciones, experimentando seis días después de aquel simulacro de desembarco, la pérdida del acorazado *España* que, según antes dijimos, en la mañana del 26 de agosto embarrancó en las proximidades del Cabo Tres Forcas, cuando se dirigía de Málaga a Melilla, en día de espesa niebla. Estos accidentes de la navegación, por desgracia tan frecuentes en todas las marinas y en todos los mares, hieren la sensibilidad de las gentes de manera muy directa, tanto de los profanos como de los entendidos.

En abril de 1924 se celebró en Cartagena el Consejo de guerra para depurar la culpabilidad que pudiera corresponder al comandante del *España,* y el fallo reconoció que no le cabía responsabilidad por el accidente.

El *España* era uno de los tres acorazados de nuestra flota, y tanto por estímulos idealistas, como por empeño de conveniencia nacional, precisaba no omitir trabajo ni sacrificio en su salvamento. Se solicitó la colaboración de autoridades técnicas y empresas extranjeras, se estudió concienzudamente el caso, y el Gobierno acordó, en un real decreto dictado en enero de 1924, que se procediera a todo evento a efectuar los trabajos de salvamento, hasta lograr, si era posible, ponerlo a flote.

En el preámbulo de dicha disposición se abordaba con noble franqueza la cuestión, reconociendo que aunque por causa de los temporales se ofrecía dudosa la operación de recobrar el buque, el valor de éste en el caso feliz de su salvamento, aun sin prejuzgar la determinación que se adoptara para su ulterior empleo, compensaría con exceso los gastos invertidos en ponerlo a flote, y en el caso más desfavorable, tampoco se perderían completamente los sacrificios y gastos en las operaciones preliminares del salvamento, puesto que gran parte de ellas iban encaminadas a la extracción de material muy valioso, y por no tener la certeza del éxito, no era lícito renunciar a la práctica de todos los intentos para obtenerlo.

Por dicho Real Decreto se concedió un crédito de dos millones de pesetas, y se nombró una Comisión de salvamento con excepcionales facultades. El teniente coronel de ingenieros de la Armada D. Augusto Miranda y Maristany, que formaba parte de la misma, presentó un plan original de salvamento que se puso en práctica a fines del repetido mes con éxito muy halagüeño.

Pero cuando el curso de los trabajos era tan favorable que fundadamente se creía que antes de dos meses quedaría el casco a flote, sobrevino un furioso temporal a mediados de noviembre, y el *España* quedó en tal situación, que se hizo imposible el salvamento, abandonándose definitivamente la empresa.

De la pérdida total se habían salvado antes la artillería gruesa y una porción de elementos del buque, de manera que no pueden reputarse como baldíos los ímprobos y difíciles trabajos llevados a cabo por nuestros marinos y maestranza para extraer al *España* del lecho de rocas adonde le arrastró la fatalidad.

El plan trazado por el ingeniero Miranda se había cumplido con exceso en lo que respecta al aligeramiento de pesos y achique del acorazado, excepto los compartimentos que tenían comunicación directa con

el mar, y según nota oficiosa del Ministro de Marina, vendidos los restos del buque, los trabajos de salvamento intentado produjeron un beneficio de cerca de nueve millones de pesetas (1).

El ilustre teniente coronel de ingenieros D. Augusto Miranda, que tanto se distinguiera dirigiendo su notabilísimo proyecto e incluso buceando infinidad de veces para levantar los planos del buque encallado, dió también muestra de su abnegación y humanitarios sentimientos salvando la vida a un tripulante del *Kanguro,* que arrastrara en su caída al mar un cañón de 69 toneladas del acorazado, cuyo gran remolino produjo rápidamente su inmersión, y entonces fué cuando Miranda se arrojó al agua en su socorro, vestido y sin reparar que la fuerza de succión del remolino que arrastraba al marinero pudiera hacer lo mismo con él, tuvo la fortuna de coger al náufrago y sostenerlo a flote hasta que ambos fueron recogidos.

Y llegamos ya a un momento solemne y transcendental en la historia Patria, que si ajeno al objetivo de este libro, es de interés anotarlo por cuanto se relaciona con el giro que, un año más tarde, se dió al problema del Protectorado: aludimos al golpe de Estado (13 de septiembre de 1923) dado por el ilustre general D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, marqués de Estella, que seguido de unos cuantos hombres de buena voluntad, arrancaron a España del caos a que era impelida por las concupiscencias de los unos y la cobardía de los más... Ellos llevaron la paz a los espíritus; restablecieron el principio de autoridad, levantaron el crédito nacional, y dieron cima al problema de Marruecos... Aun cuando en su haber no se registrasen otros valores, éstos son bastantes para que el país les guarde gratitud y la posteridad les haga justicia...

Dos meses después (16 de noviembre), Primo de Rivera, como presidente del Directorio militar, acompañó a SS. MM. en su viaje a Italia en el acorazado *Jaime I,* siguiendo sus aguas el *Alfonso XIII,* crucero *Reina Victoria Eugenia,* cuatro submarinos de la serie *B* y dos destroyers.

Reanudemos nuestra historia. Poco después del golpe de Estado, el Directorio nombró sucesor de Silvela en la Alta Comisaría al general Aizpuru, ministro de la Guerra que había sido con el Gobierno caído, quien, equivocadamente, —entendemos— orientó su política en sentido ultraraisunista. Con el famoso Xerif celebró una entrevista el 11 de octubre. "Es de suma importancia —dice Hernández Mir—, en la

(1) Miranda Maristany, Augusto: *Lanzamiento de los cañones de 30'5 centímetros del acorazado "España".* y *Los trabajos para recuperar el "España",* en la "Revista General de Marina". Noviembre, 1924 y febrero, 1925.

Historia de nuestra actuación marroquí, ese hecho que respondía a una actuación ya errónea del valor Raisuni, que si había sido hasta muy poco tiempo atrás harto considerable, declinaba a ojos vistas a causa del decaimiento físico de la vieja águila de Zinat y de la desacertada política que con sus parciales siguió desde que de Buhasen trasladóse a Tazarut. El Raisuni vigoroso, era temido y acatado aun en sus mayores desaciertos y en sus más crueles enormidades; pero enfermo, herido de muerte, entregado a una política más egoísta que jamás lo fuera, tenía que perder a diario adeptos, dejaba de ser temible y estaba en la pendiente que lleva sin remedio a la anulación total."

La colaboración e influencia del Xerif, nos fué en extremo perjudicial, conduciéndonos tantos errores a los rigores del año 1924, iniciados en el vigoroso ataque a M'Ter (16 de febrero), que se defendió heroicamente durante más de un mes de asedio, en cuyo tiempo los buques de las fuerzas navales del Norte de Africa protegieron el desembarco de dos compañías de Regulares de Ceuta (23 de febrero), y los convoyes y auxilios por mar envíados, distinguiéndose entre otros, el guardacostas *Uad-Kert,* mandado por el capitán de corbeta D. Juan Muñoz Delgado; y en distintas ocasiones bombardearon el campo enemigo. El acorazado *Jaime I,* en uno de los bombardeos, un día del mes de marzo recibió varios impactos que le cortaron un aparejo y un amantillo de la pluma de maniobra.

En el auxilio de convoyes por mar a las distintas posiciones distinguióse por sus extraordinarias condiciones de mando el capitán de corbeta D. Guillermo Díaz y Arias Salgado, jefe de dichos servicios marítimos militares, a bordo del *España 5,* especiales dotes que constan comprobadas en expediente instruído por los capitanes de fragata D. Francisco Montero y Belando y D. José González Castañeda.

La labor oscura, pero eficaz e indispensable de nuestra Marina cooperando a las operaciones del Ejército en la que no se omiten sacrificios y penalidades, no menos meritorios porque pasen inadvertidos para la generalidad de las gentes, se enrojeció otra vez con púrpura de sangre.

El 3 de marzo, destrozado por una granada cayó mortalmente herido en la cubierta del *Cataluña,* deshecha su cabeza, rotos sus brazos, y herido aún en el pecho y en el vientre, su tercer comandante, el capitán de corbeta D. Jaime Janer Robinsón, ilustre jefe especialista en tiro naval y fundador en Marín del Polígono que lleva su nombre. Pocos días después (14 de marzo), y a consecuencia de las heridas recibidas por la explosión, fallecía en el Hospital de Ceuta el alférez de navío D. Tomás Alvargonzález y Sánchez Barcáiztegui, un cabo de mar y dos marineros.

Dicho crucero protegía aquel día con el fuego de sus cañones la posición de M'Ter, sitiada como hemos dicho desde mediados del mes anterior. Al cruzar frente a ella el *Cataluña*, una granada enemiga, dan-



Capitán de corbeta D. Jaime Janer Robinsón, muerto por una granada mora, a bordo del crucero *Cataluña*, frente a M'Ter.

do contra un candelero explotó en la toldilla y ocasionó la catástrofe.

Era Janer uno de los más brillantes oficiales de nuestra Armada. Nacido en 1884 ingresó en el Cuerpo general en 1899. Hombre de recia voluntad y de clara inteligencia, cursó los estudios de aplicación y ob-

tuvo los títulos de ingeniero torpedista-electricista. A raíz de su ascenso a teniente de navío, 1912, todos sus esfuerzos se encaminaron a la mejora del tiro en nuestros buques. Cuando nadie en España se ocupaba de ello, Janer, que fué de los primeros oficiales del *España* y profesor después en el *Carlos V*, aprovechando su absoluto dominio del idioma inglés, estudió, trabajó, se puso al corriente de cuanto Sir Pyr Scott hiciera, y se propuso hacer algo que nos llevase a la mejora del tiro de artillería, que pusiera a nuestra Marina en el estado de eficiencia en que, en este orden, se hallaba la que más.

Referir el calvario sufrido por el ilustre jefe desde que concibiera la idea hasta que la logró ver en práctica, sería labor harto larga y monótona. Luchando con la escasez de los créditos concedidos, con el excepticismo con que ha de afrontarse todo precursor, vió por fin un par de años antes de su muerte, completarse el Polígono de Marín, que él proyectara y construyera, y vió cómo nuestros buques mejoraban notablemente la eficacia de sus ejercicios de tiro, y empezó a verse retribuído con el aplauso general y el elogio justo de sus desvelos y sus tenaces trabajos. Fundada la especialidad de tiro naval en nuestra Marina, la obra de Janer —añade un distinguido escritor naval— tiene ya vida propia y eficaz, pero su pérdida no es por eso menos dolorosa e irreparable.

Por Real orden 22 de enero de 1924 pasó Janer a ser tercer comandante del *Cataluña*, destino fatal en el que había de cumplir los años reglamentarios de embarco. Janer será siempre el jefe del Polígono de Marín, obra suya, personalísima, a la que dedicó todos sus afanes, y que en recuerdo de su fundador ha sido bautizada con su nombre y erigido un severo obelisco que perpetúa su memoria. El 17 de agosto de 1925 se inauguró solemnemente este monumento que le dedica la Marina.

La labor científica de aquel jefe, avalorada con la mejora e invento de nuevos aparatos auxiliares de tiro, es sólida y extensa. Además de una activa colaboración en revistas profesionales, tradujo en 1905 la obra de C. H. Sanwall, *Vireless telegraphy;* después dió a la imprenta un *Resumen de la teoría de la telegrafía sin hilos.* Su *Memoria* sobre el viaje de instrucción a América realizado en 1908 por la corbeta *Náutilus,* fué igualmente recompensada; escribió una *Cartilla del telemetrista* en 1915, y un *Manual de apuntadores,* y se le debe también un tratado de *Balística exterior, telemetría y tiro naval,* que publicó en 1919, en unión del teniente coronel de artillería de la Armada don Manuel Vela Bermúdez. Tres años más tarde imprimió *La estereofotogrametría y su aplicación al tiro naval.* (Madrid, 1922), obra escrita con gran competencia técnica.

Janer trabajó por la Patria, y a poco de convertir su sueño en realidad dió su vida por ella. Comprendiéndolo así *Juan de la Cosa* (seudónimo del ilustrado oficial de Marina D. Mateo Mille) en *El Sol,* y el teniente de navío D. Juan Navarro Dagnino en el *Correo Gallego,* entre otros distinguidos escritores, han abogado por que sus restos, que reposan en Ceuta, pasen a descansar eternamente en el Panteón de San Carlos, junto a los que como él descollaron y como él también murieron.

Del diario *Las Provincias,* de Valencia, en su número correspondiente al 21 de marzo de 1924, y bajo el título de *Nuestra Marina en Marruecos. D. Jaime Janer y D. Tomás Alvargonzález,* reproducimos el siguiente artículo:

"El mismo día que los periódicos traían la noticia de la muerte del tercer comandante del crucero *Cataluña,* capitán de corbeta D. Jaime Janer Robinsón, recibíamos su último escrito, *La defensa contra los gases en la guerra naval,* que publicaba el número de la revista *Vida Marítima,* del 29 de febrero, notable trabajo que su autor no pudo ver impreso.

Tal vez lo escribiera en las horas de vigilia, encerrado en el camarote, rodeado de los queridos libros y retratos familiares que constituían el ornato de su aposento a bordo. "Por constituir una de nuestras mayores preocupaciones, y por tratarse de un asunto de la mayor importancia, escribimos unas líneas sobre los modernos procedimientos para la protección de los buques de guerra contra los gases asfixiantes", prohibidos por el Tratado de Washington, pero estudiado y experimentado con ahinco y afán por las Potencias signatarias del convenio. Así comenzaba el artículo.

¡Pobre amigo Janer! Mientras se preocupaba de vulgarizar, para que llegaran a conocimiento de todos, los medios adoptados por las grandes Marinas y los consejos de la ciencia, para evitar los peligros de esa nueva temible arma de combate que a tantos hermanos de profesión ha hecho sucumbir y que tantas vidas jóvenes quitará, la muerte le acechaba próxima, emboscada en los rincones misteriosos de la costa rifeña.

La muerte de Janer ha sido gloriosa, porque ha dado su vida por la Patria y porque la ha encontrado a bordo; pero ha muerto de una manera oscura, traicionera. Una granada disparada por un cañón rifeño, cayó casualmente sobre el crucero, mató a su tercer comandante y a dos marineros, hirió gravemente al alférez de navío Alvargonzález, levemente al teniente de navío Rodríguez y alcanzó a ocho marineros más, sin combate, sin medios de defensa, sin posibilidad de venganza adecuada e inmediata.

¡Quién había de decir a Janer cuando se preocupaba de la defensa contra los gases asfixiantes, que el peligro para su vida estaba tan inmediato y provenía de un riesgo tan remoto en el terreno de las probabilidades, como el disparo de un cañón moro, torpemente manejado siempre, pero esta vez dirigido por la fatalidad, de esa manera funesta que ocurre cuando los niños manipulan un arma, de esas que "el diablo las carga y las apunta", y suelen producir tantas desgracias! Porque adelantándonos a las suspicacias, debemos procurar desvanecer la leyenda del moro, gran artillero, que creen los que se figuran que es igual el tiro de cañón que el de fusil para la puntería de los rifeños.

En los últimos días del verano de 1921, otra granada mora penetró en la cámara del acorazado *Alfonso XIII*, y la casualidad hizo que en aquel instante estuviera desierta. Pero poco antes se hallaba en ella el almirante de la escuadra, con su Estado Mayor. Entonces la Providencia, o si se quiere una feliz casualidad, salvó la vida de los jefes, y ahora la fatalidad ha inmolado como víctima a uno de los más brillantes oficiales de la Armada Española.

No son tópicos de necrología, ni debilidades de la amistad: don Jaime Janer era uno de los marinos más competentes y entusiastas de su carrera. Joven aún, pues este año cumpliría los 40, tenía un caudal de escritos verdaderamente asombroso. Leía con frenesí y estaba al tanto, como pocos, de los progresos de la Marina en todas las naciones. Quizá sea el oficial de más fecundidad literaria entre los nuestros, y sería un digno homenaje a su muerte gloriosa, editar en junto sus trabajos, dispersos en tantas revistas y publicaciones.

Parece sombría y esfumada la labor de la Marina de guerra en las campañas de Marruecos, porque no hay un enemigo que le oponga fuerzas equivalentes.

Y, sin embargo, la persecución de un cárabo moro contrabandista, la protección de una operación terrestre, la simple navegación por aquellos parajes peligrosísimos, la lucha contra el temporal de Levante, implican una de penalidades sin cuento, un peligro no interrumpido y un riesgo de responsabilidades enormes. Es mil veces preferible la lucha con elementos similares.

El libro de D. Eduardo Quintana, *La Marina de guerra española en Africa,* constituye una voluminosa crónica de la participación de la Armada en las últimas campañas del Rif hasta 1910. Desde entonces acá, podían haberse escrito bastantes más (1), para desentrañar el conte-

---

(1) En 1912 publicamos nuestro segundo libro, titulado: *La Marina de guerra española en Africa. Crónica de la ocupación de Larache y Alcazarquivir. La Campaña del Kert.*

nido real de esos lacónicos partes oficiales que vienen a decir que "la escuadra participó brillante y eficazmente en el desarrollo de una operación."

En esas operaciones ascendió a la categoría de héroe el alférez de navío Lazaga, muerto en circunstancias que le dieron la triste aureola del militar que muere peleando más que bravamente, y ahora ha ido a descansar eternamente en el cementerio de Ceuta el cuerpo del capitán de corbeta Janer, envuelto su féretro en la bandera española como sudario.



Alférez de navío D. Tomás Alvargonzález y Sánchez Barcáiztegui, muerto a consecuencia de las heridas recibidas a bordo del *Cataluña* frente a M'Ter.

Ya se había acallado en los periódicos el eco del triste suceso que costó la vida a Janer, y tras los primeros días que daban cuenta, primero del accidente y después del entierro, de los funerales, de las manifestaciones de pésame, la implacable actualidad impuso el sello del silencio para no hablar más de la tragedia. Pero la misma actualidad ha reverdecido de nuevo el recuerdo.

El otro oficial herido gravemente en el *Cataluña,* el alférez de navío D. Tomás Alvargonzález y Sánchez Barcáiztegui, ha fallecido también. Era un joven oficial (tenía 23 años) de brillante abolengo marítimo, descendiente por línea materna de aquel ilustre almirante Sánchez Barcáiztegui, cuyo nombre han llevado dos buques de la Armada, y perteneciente por linaje paterno a otra noble familia, que cuenta con varios y distinguidos oficiales de marina.

Descansen en paz los bravos marinos, y que su vida y muerte sirvan de ejemplo y de motivo de gratitud a su memoria para todos los buenos españoles.—JUAN B. ROBERT."

Tiene razón nuestro buen amigo: parece sombría y esfumada la labor de la Marina de guerra, pero no desprovista de riesgos y penalidades que, aunque se divulguen tal vez no convenzan a las gentes, y muy particularmente a aquellas que sólo juzgan el valor y eficacia de las empresas bélicas, por el número de bajas, y hablan de la Marina con parcialidad censurable. Como todo organismo español, podrá

adolecer de los defectos propios de nuestra idiosincrasia, mas no carece de ninguna de las virtudes peculiares de nuestra raza...

Sigamos adelante. En 22 de marzo de 1924, ordenóse que todas las fuerzas navales que operaban en Marruecos se denominasen Fuerzas navales del Norte de Africa, cuyo mando tendría un contralmirante con iguales facultades que el comandante general de la Escuadra de Instrucción. El cargo de Interventor principal de Marina en Marruecos quedaba anexo al de este contralmirante, que tendría su residencia en Tetuán.

Por decreto de la misma fecha se nombró para este elevado cargo al contralmirante D. Eduardo Guerra Goyena, cesando el capitán de navío García Velázquez en el de Interventor, y se pusieron a las órdenes de dicho general los cruceros *Cataluña* y *Extremadura*, cañoneros *Recalde, Laya, Bonifaz* y *Lauria*; los guardacostas *Arcila, Larache, Tetuán, Xauen, Uad-Muluya, Uad-Kert, Uad-Targa, Uad-Martín, Uad-Lucus, Uad-Ras* y *Alcázar,* y remolcador *Gaditano;* incorporándoseles en mayo, los torpederos *números 16* y *18* que en octubre fueron relevados por los *números 1* y *19.*

En el mes de mayo efectuó sus primeras navegaciones por la costa de Africa el nuevo cañonero *Cánovas del Castillo.*

Frente a Alhucemas realizó, poco después, el salvamento de los capitanes Arias Salgado y Carrillo, tripulantes del avión *Alférez Iganzi,* que cayó muy próximo a su fondeadero, con averías.

Independiente de las operaciones bélicas, de los auxilios a la aviación y a la marina mercante, y de la vigilancia que en la costa del norte africano prestaban nuestros marinos, dedicábanse también a trabajos técnicos como la rectificación y levantamiento de cartas en las islas Chafarinas, Melilla y Ceuta. Al efecto, el vapor planero *Urania,* buque de la Comisión hidrográfica que mandaba el capitán de navío D. Rafael Morales de la Cortina, permaneció en aquel litoral durante los meses de la primavera y verano de 1924, realizando su personal diversas excursiones a tierra para practicar observaciones de triangulación.

El año 1924 fué de constante agitación en la zona Oriental para prevenirse y defenderse de los violentos y audaces ataques que el enemigo hacía frecuentemente a las posiciones de nuestro frente sitiando a Tifaruin y Afrau, lo que nos obligó a intensificar la acción de los aviones y de los barcos bombardeando los puntos culminantes, apoyando a las fuerzas del general Fernández Pérez, de operaciones en aquel sector, y castigando con mano dura al enemigo. La presión de éste crecía progresivamente. Abd-el-Krim, a pesar de sus descalabros, organizó sus huestes atacando las posiciones de la cuenca del

Lau, después del fracaso de su intentona a M'Ter; puso cerco a Loma Verde y Solano, y más tarde a Kobba Darsa, que el general Serrano, en un golpe de audacia, intentó salvar un abrasador día del mes de julio. Acostumbrados los moros a que nuestras columnas iniciasen los movimientos antes que la aurora disipase las sombras nocturnas, no esperaban que, en aquel espantoso día fuese el bravo caudillo en socorro de la posición a las dos de la tarde, dando nuestros soldados prueba de una resistencia y entusiasmos dignos de tal empresa.

Por grave dolencia, el general Marzo fué relevado en el mando de la Comandancia de Melilla, por el general Sanjurjo, que se encargó cuando más actividad desarrollaba el enemigo presionando formidablemente nuestra línea, realizando una intensa acción artillera, con baterías fijas y las de los buques, más el bombardeo de la aviación

La rebeldía extendíase hasta el Yebala. Como los franceses, previsoramente, en mayo de 1924, repasaron el Uarga, ocupando posiciones hasta la frontera de la zona española, privando a Abd-el-Krim de su principal centro de aprovisionamiento, los rifeños llegaron a hostilizar a las tropas francesas, contrastando con los graves sucesos que en nuestra zona se desarrollaban, la opinión pacifista de la Metrópoli.

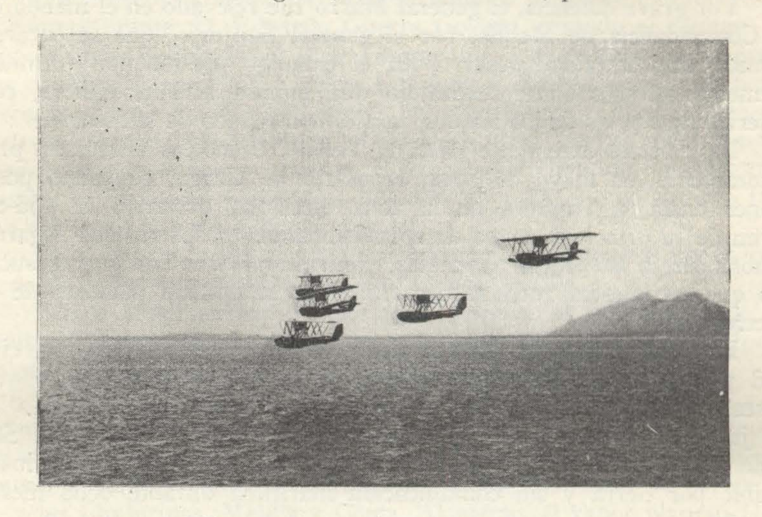
En julio, Primo de Rivera visitó Tetuán y Melilla. En esta ciudad pronunció un discurso contrario a las aspiraciones de los que deseaban llegar a Axdir para dar el golpe de gracia a la rebeldía. "A mi juicio, la conquista de Alhucemas entraña serias dificultades. Supone la creación —dijo— de una Comandancia más en territorio inaccesible por tierra y sin comunicación marítima durante ocho meses del año."

Verdaderamente el Directorio, en esta ocasión, no tenía exacta idea del problema y dónde estaba su solución; y sin tiempo a estudiarlo y poner en práctica sus designios, fué sorprendido por el levantamiento general de las cabilas. Por eso, el viaje del Marqués de Estella fué beneficioso para el interés nacional, ya que, personalmente, pudo apreciar la situación y modificar su criterio, llegando al convencimiento de la única medida salvadora.

Los sucesos se precipitaron, agravándose la situación por momentos, debido a la poco afortunada política del Alto Comisario, Aizpuru, que condujo las cosas hasta tal punto, que impulsó al presidente del Directorio al sacrificio de echar sobre sus hombros la responsabilidad inmensa de asumir el mando del Ejército de operaciones (agosto), en circunstancias y momento tan dificultosos; y, adoptando una resolución extrema, ordenó el abandono de la mayor parte del territorio, saliéndose de las montañas y retirándose a una línea de posiciones per-

fectamente enlazadas, que llevó su nombre, resolución que por entonces fué muy discutida y que nos costó la dolorosa pérdida del heroico general Serrano, y la de jefes, oficiales, clases y soldados en número considerable, y la de bastante material fijo o de acantonamiento, si bien nuestro Ejército se llenó de gloria, dando ejemplos admirables de heroísmo y de abnegación.

La Marina tuvo también, en la retaguardia, que intensificar su valioso concurso. El 1 de agosto, fondeó en Ceuta, procedente de Southampton, el portaviones *Dédalo,* conduciendo nuevos aparatos *Supermarine,* adquiridos en Inglaterra, con los cuales practicaron sus pilotos diferentes vuelos de exploración y bombardeo sobre Beni-Said, ensenada de Wad-Lau, M'Ter y sus alrededores, hasta el día 13, en que marchó a repostarse el buque a Puente Mayorga.



Escuadrilla de hidros de la Aeronáutica Naval disponiéndose a amarar.

El 18, ancló en Uad-Lau, en cuyas aguas fondearon también el mismo día el *Extremadura* y el *Cataluña,* que arbolaban la insignia del general en jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

Una escuadrilla de cinco aparatos bombardeó, el 19, el valle de Uad-Lau, Coba-Darsa y Tifaruin, lo mismo que el dirigible *S. A. C.,* que en días anteriores había realizado muy buenos reconocimientos y bombardeos, piloteado por los tenientes de navío Rocha y Núñez.

Del 20 al 25, escuadrillas de hidroaviones del *Dédalo,* tripulados por los oficiales don Francisco Taviel de Andrade, don Joaquín Ar-

bolí, don Pío Esteban, don Juan Díaz Domínguez, don Ramón de Carranza, don Carlos Antón, don Felipe García Charlo, don José Galán y don Francisco Segalerva y los maestres Planas, Molina y Freire, llevando como observadores al Director de la Escuela de Aeronáutica naval D. Pedro María Cardona y a los oficiales D. Francisco Regalado, D. Manuel de Florez, y don Jesús Fontán, bombardearon las cabilas y poblados de Río Martín, barrancos de Solano y Coba Darsa, protegiendo a la columna del general Serrano el día 20, en las operaciones que allí efectuaba, regresando algunos aparatos con impactos de bala de fusil. Al tomar a remolque un bote el día 20, uno de los aviones que debía izarse a bordo del *Dédalo,* cayó al agua el patrón, siendo alcanzado por la hélice, que le produjo heridas en un pie.

El 25, no pudiendo aguantarse el *Dédalo* en su fondeadero, por la mucha mar reinante, arribó a Puente Mayorga, después de una dura travesía.

Los cañoneros y guardacostas eran constantemente hostilizados. En el crucero efectuado por el *Tetuán* del 23 al 31 de agosto, tuvo este buque dos marineros heridos a consecuencia del fuego que se le hizo desde la costa de Mestaza.

El 30 de agosto arrojaron los hidros del *Dédalo* bombas sobre Magan, y el 31, sobre los cercanías del Uad-Lau.

En estos vuelos, verificados con los aparatos sin tren de aterrizaje, muy cargados de bombas, despegando en malas condiciones a causa del peso y del calor, aparte del estado del mar, no siempre en completa calma, hiciéronse acreedores nuestros pilotos a la admiración de sus compañeros del Ejército.

En septiembre emprendieron las operaciones de abandono de puestos y posiciones, incluso de la ciudad de Xauen, y otras costeras en las cuales tuvo la escuadra, al mando del general Guerra Goyena, reforzada ahora por el *Dédalo,* que proteger la retirada. La aviación naval cooperó durante el mes mencionado a la ocupación de Loma Artillera, y repliegue de los poblados de Hoay y Tirin, el día 5, y muy especialmente el 14, en que los aviones y dirigible efectuaron un eficaz bombardeo sobre Tiguisatz, ya abandonado. El vapor *Dédalo,* jugó en aquella jornada, por primera vez, su artillería contra los moros, a los que hizo 34 disparos con sus cañones de proa.

Cinco aparatos *Saboya 16,* llegaron de Barcelona para el *Dédalo* a principios de septiembre, y con ellos, entre otros aviadores ya mencionados, el teniente de navío don Juan Montis Villalonga; los alféreces D. Luis Celier, D. Antonio de Aguilera y D. Jorge Vara, y los maestres Otero y Piedra.

El 15 se bombardeó la zona costera comprendida entre Tiguisatz

y M'Ter, y el 16, Punta Pescadores y Cala Iris, castigando nuestros aviones navales la región de Targa los días 27 y 28.

El 2 de octubre salieron de Río Martín dos aviones *Supermarine I* y *II*, para reconocer y bombardear el valle de Targa; y al mismo tiempo, dos aparatos *Saboya L*, pilotados por los alféreces de navío D. Juan Díaz Domínguez y D. Jorge Vara Morlán, como observador y bombardero; y el *Saboya 1*, pilotado por el teniente de navío D. Felipe Charlo, y un marinero mecánico, aparatos que debían bombardear y demoler la abandonada posición de Tiguisatz.

Los cuatro aparatos despegaron en Río Martín, adonde fué el *Dédalo* desde Uad-Lau, en donde, por la mucha mar que había, no hubieran podido elevarse.

Emprendido el vuelo, fueron escoltados por dos torpederos y las lanchas *H*, de la Aeronáutica, buques que se situaron entre Uad-Lau y Punta Pescadores.

A la altura de Tiguisatz, le faltó el tubo de conducción de esencia al *Saboya L.*, quedando el motor sin combustible, en vista de lo cual el piloto picó hacia la costa, aun a riesgo de amarar mal, cayendo en el agua no lejos de la playa, mientras el *Saboya J*, que presenció la maniobra, dirigióse en busca del torpedero *número 13*. Desde la playa, un numeroso grupo de moros rompió nutrido fuego contra el hidro *Saboya L*, cuyo piloto intentaba reparar la avería, mientras el alférez Vara, sereno y valeroso, disparaba la ametralladora.

Arreciaba el ataque de los cabileños, parapetados tras de las rocas. Un cárabo lanzaron rápidamente al agua en su osado interés de apoderarse del aparato que se defendía briosamente, hasta que el regreso del otro avión, que con el torpedero bombardearon al enemigo y lograron dispersarlo, puso fin a la dificultosa situación de los tripulantes del hidro que acribillado a balazos, había agotado ya sus municiones.

El alférez Vara, yacía en su puesto, herido en la cabeza y pecho, y, al parecer, sin vida. Trasladado al torpedero *número 13*, y luego al *4*, que lo condujo a Ceuta, comprobóse que había muerto a consecuencia de las heridas.

El *Dédalo* salió también en auxilio del aparato siniestrado, cruzándose con el *Cataluña*, que iba rumbo Ceuta, para recoger su médico, cuyos auxilios no fueron necesarios al infortunado oficial.

El nombre del alférez de navío D. Jorge Vara Morlán, es un timbre de honor para la Marina de guerra y para la Aviación naval, que recibió en él su bautismo de sangre... (1) ,

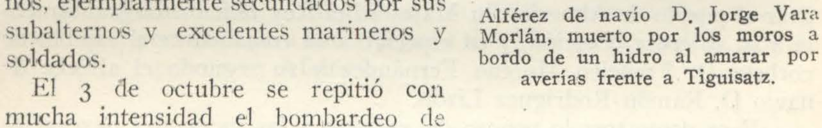
---

(1) Llabrés Bernal, Juan, y Quintana Martínez, Eduardo: *Un recuerdo a los mártires de la Aviación naval.* San Fernando, 1928.

Casi un niño era este bravo oficial, propuesto para el más grande galardón que la Patria concede a sus héroes: la cruz de San Fernando

Había nacido en Toledo en 1900, e ingresado en la Escuela Naval a los diez y siete años. Apenas promovido a oficial, y tras un corto destino en la Escuadra, se consagró con entusiasmo a la Aviación. Con él desapareció un representante de las nuevas generaciones, orgullo y esperanza de la Armada, que forman con su esfuerzo e inteligencia la futura Marina de España.

El portaaviones *Dédalo* cuenta en su historial las brillantes campañas de 1922, 1924 y 1925, en que el arrojo de sus aviadores rivaliza con el de sus compañeros del Ejército. Si la campaña terrestre ha sido escuela de valientes soldados e intrépidos aviadores, la labor de la Escuadra fué incesante, eficaz y escuela práctica, en la cual los marinos curtidos en los diarios cruceros y en las repetidas operaciones, patentizaron su competencia marítima militar en el manejo de sus buques y en el de esos nuevos elementos aeronavales y submarinos, ejemplarmente secundados por sus subalternos y excelentes marineros y soldados.



Alférez de navío D. Jorge Vara Morlán, muerto por los moros a bordo de un hidro al amarar por averías frente a Tiguisatz.

El 3 de octubre se repitió con mucha intensidad el bombardeo de Aviación sobre Tiguisatz, y en los días 7, 9 y 10, sobre las costas de Alhucemas.

A las operaciones para el abandono de las posiciones costeras cooperaron además los guardacostas. El 10 de noviembre, de nuevo los hidros del *Dédalo* bombardearon el campo enemigo, repitiendo la operación el día siguiente. El 14, fondeado en Uad-Lau, tres aparatos *Supermarine* arrojaron bombas sobre la posición de Hakkali, ya evacuada, y el 15, una escuadrilla de cinco hidros protegieron eficazmente la evacuación de Uad-Lau, internándose nuestros marinos hasta más de 30 kilómetros tierra adentro. Protegieron además esta evacuación, que el jefe del Gobierno Primo de Rivera presenció desde el crucero *Cataluña*, el *Extremadura, Bonifaz, Laya* y *Wad-Ras*, haciendo excelentes blancos al bombardear lo poco que de la posición quedaba en

pie. La evacuación del sector de Uad-Lau comenzó el día 1 y terminó el expresado día 15, marchando el *Dédalo* a Málaga, Cartagena y Barcelona.

El 19, el guardacostas *Larache* salió de Ceuta en convoy con el crucero *Extremadura* y otros buques, para Río Martín, con objeto de cooperar al desembarco y operación que debía realizarse sobre Punta Mazarut, cuando frente a aquel punto, y sobre las dos y media de la madrugada, saltó violento el Levante en medio de una gran cerrazón y con mar gruesa y arbolada. No pudiendo aguantarse en aquel lugar, el *Larache* hizo rumbo en demanda del puerto de Ceuta, en medio de un temporal que aumentaba por momentos furiosamente; el mismo que destruyó en Cabo Tres Forcas y evitó, deshaciéndole, el salvamento del acorazado *España*. La cerrazón impidió al pequeño buque arribar al puerto de Ceuta, corriendo el tiempo con rumbo hacia la Península sin poder pedir auxilio por tener estropeada la telegrafía sin hilos y navegando en muy malas condiciones, pues inundado el pique de proa, el sollado de marinería, la despensa y pañoles, por el agua que lo invadía todo, faltaba al buque estanqueidad y era además muy difícil conseguir su adrizamiento.

Ochenta horas permanecieron los tripulantes del *Larache* en un peligro inminente, pues el pequeño guardacostas, se iba por ojo, teniéndose que arrojar al agua las municiones, extenuados por el cansancio físico y sin comer, pues se habían inutilizado los víveres.

Dábase ya el *Larache* por perdido, después de cuatro días sin noticias, cuando, a las cinco de la tarde del 22 de noviembre pudo lograr el puerto de Almería. Su Majestad el Rey felicitó telegráficamente a su valerosa dotación, y en especial, a su comandante el capitán de corbeta D. Francico Moreno Fernández y su segundo el alférez de navío D. Ramón Rodríguez Lizón.

Para demostrar lo penoso del servicio y las incesantes navegaciones y cruceros efectuados por nuestros guardacostas y cañoneros, bastará indicar que el *Tetuán*, desde el 4 de febrero de 1924 hasta el 27 de septiembre de 1925, recorrió unas 18.780 millas. Mandaba entonces dicho buque el capitán de corbeta D. Claudio Lago de Lanzos.

Respecto a este particular, el ya citado publicista naval D. Juan B. Robert (uno de los pocos del elemento civil que en España se ocupa con gran competencia de las cosas de Marina), en una de sus amenas crónicas en *La Vanguardia*, de Barcelona (18 febrero 1925), consignaba:

"Las operaciones militares de Marruecos absorben gran parte del material flotante, sometido a un constante servicio que entrena las dotaciones, pero que envejece rápidamente los buques, acortando el pe-

riodo de su vida, sin dejarles tiempo en ocasiones para reparar desperfectos y averías, limpiar fondos y hasta pintar los cascos.

Aunque las fuerzas navales del Norte de Africa forman una división con mando propio (los cruceros *Cataluña* y *Extremadura,* los cuatro cañoneros *Laya* y los guardacostas de las dos series *Alcázar* y *Uad,* todas las unidades disponibles de la flota suelen encontrarse en aquellas aguas, donde hace falta material adecuado en más abundancia que el disponible. Hasta el que parece más propio, como esos guardacostas, tiene sus inconvenientes, que estriban en las condiciones marineras, no muy excelentes, de algunos de ellos, que hacen temer por su suerte cuando sobreviene un temporal en el Estrecho, sorprendiéndoles en alta mar. Recuérdese la zozobra de aquellos días de noviembre en que se creía perdido el *Larache.*

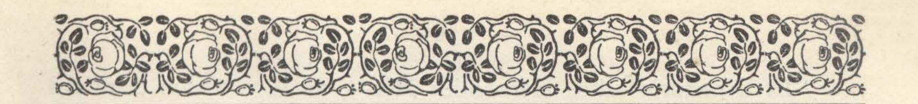
Y en cuanto al entrenamiento de las tripulaciones, se ha patentizado en las numerosas acciones de guerra en que han intervenido los buques. Los marinos mercantes son excelentes peritos para juzgar y avalorar los méritos de los de guerra, y de labios de aquéllos, testigos presenciales de la operación de Uad-Lau y de otras en Río Martín, hemos oído sobre el terreno las más justas alabanzas a la precisión del tiro y eficacia de los blancos conseguidos por los artilleros de los pequeños *Uad.*"

Terminaremos este largo capítulo consignando que en la vida de los pueblos hay acontecimientos de tal importancia y grandeza que no es posible borre su memoria el transcurso de los siglos; uno de ellos es el que vamos a reseñar en la segunda parte de este modesto libro, escrito con la sinceridad que, a falta de otros méritos, procuramos poner en nuestras expresiones para hacer llegar a todos los servicios de la Marina de guerra española en Africa.

SEGUNDA PARTE

Desde el desembarco en Alhucemas hasta la Paz.

1925-1927.



CAPITULO I

Preparación del desembarco en Alhucemas.

Como acertadamente dijo un conocido escritor militar, fué el año 1925, el año de la esperanza en cuanto al porvenir de nuestra zona de Protectorado. Después de los duros castigos impuestos a los rebeldes en el territorio de Melilla, la tranquilidad fué completa hasta el mes de mayo, en que el cabecilla intentó el levantamiento general, que Sanjurjo supo evitar a tiempo con sus previsoras medidas y táctica maniobrera, desbaratando los planes de los rebeldes e impidiéndoles que se filtrasen a retaguardia de nuestra línea.

Terminado el repliegue y consolidada la nueva línea en la zona occidental, transcurrió casi sin novedad el primer semestre. El 30 de marzo ocupamos Alcázar Seguer, conduciendo la expedición el vapor *Vicente la Roda*, cuyo desembarco protegieron nuestros barcos de guerra, efectuándose la operación con muy pocas bajas. Aparte la tranquilidad en nuestro Protectorado, contribuyó la campaña en la zona francesa, iniciada en abril, que exigía el concurso de los principales núcleos rebeldes.

Pero aquella calma era aparente e impuesta por las circunstancias. El problema continuaba sin resolver, y el foco de la rebelión manteníase en todo su apogeo allí en donde nunca la acción de nuestras armas se había dejado sentir. El Gobierno, participando como sus predecesores de la opinión contraria al desembarco en Alhucemas, caminara hasta entonces sin orientación fija y acertada; puede afirmarse que no tenía un plan definitivo; pero, ante la gravedad de las circunstancias, adoptó por fin la única solución salvadora: la operación para ocupar a Beni-Urriaguel.

"El Directorio—dice Hernández Mir—, no tuvo visión clara del problema de Marruecos hasta que la fuerza de las circunstancias le puso en la ruta de la realidad y le hizo ver que se perdía el tiempo y algo de más importancia aún, pretendiendo resolver de modo pacífico lo que sólo por la fuerza de las armas victoriosas podía tener solución. Se apoyaban los gobernantes del 13 de septiembre en la corriente formidable de opinión pública, opuesta en su casi totalidad, de modo decidido, a que continuara el sacrificio estéril de la juventud española y el derroche irreembolsable de los recursos económicos de la nación. Olvidaban que, según el dicho de un eminente político italiano, ya desaparecido, la opinión pública no es flor que en los países latinos brota en los campos libre y espontáneamente, sino que se cría en estufa con el asiduo cuidado de excelentes jardineros; y si bien es exacto que ellos la encontraron ya formada a consecuencia de las desdichas y desengaños de 1921, no es menos cierto que en su mano tenían, a la vez que las riendas fortísimas del nuevo régimen, la dirección plena del instrumento utilizable, cada vez más afanoso de verse en el camino del gran desquite. Podían, por consiguiente, como pudieron cuando llegó la hora de la evolución, haberla sacado de la estufa y haberla fortificado con el aire puro de los campos de combate; y si fué muy de lamentar la tardanza habida, no por ello deja de merecer aplauso la rectificación, ya que, merced a ella, pudo España verse al fin libre del sambenito que un Mando desdichado y una política cobarde habían colocado sobre sus hombros. "No hay nada tan próximo a la idiotez, aunque se presente con resplandores de consecuencia (dijo Primo de Rivera en su discurso de 16 de octubre de 1925), como la situación de un hombre empeñado en defender la exclusiva de su entendimiento o los aciertos de su obra después que el juicio público le condena con atronadora rechifla". Y aunque es cierto que en este caso no era la opinión, sino la fuerza de los hechos lo que aconsejaba la rectificación de normas, no por ello deja de merecer aplauso el gobernante que tuvo valentía suficiente para arrostrar la responsabilidad de una empresa tanto más comprometida cuanto menos arraigo tenía en el ánimo de los españoles.

Una vez que el general presidente del Directorio optó por acometer la empresa de Alhucemas, nada hubo que le hiciese titubear siquiera en su decisión, a pesar de las predicaciones de los agoreros de desdichas. "Públicamente dijo el marqués de Estella (*La Acción de España en Marruecos,* pág. 90), después de la toma de Axdir, que, en efecto, toda clase de advertencias y objeciones le fueron hechas, incluso por leales amigos, para ver de hacerle desistir de su idea; pero, cada día más enamorado de ella, y viendo más claramente su posi-

bilidad a medida que avanzaba el estudio del conjunto y los detalles de las operaciones, lejos de desanimarse se acrecentaba su fe ciega en el éxito, fe en la que se sentía acompañado por la mayoría de los vocales del Directorio, y muy significadamente por el que con razón goza fama de muy experto y diestro en las cuestiones de Marruecos" (o sea Gómez Jordana, cuya labor de entonces y la que realiza como Director de Colonias, confirman el aserto, pues a él débese lo que en el orden internacional ha conseguido nuestra diplomacia en lo que respecta a Tánger).

Suya es, a no dudarlo—termina Hernández Mir, —la gloria de esa decisión que adoptó contra viento y marea, y que, a pesar de la demora la redime con exceso del error en que antes vivía con relación al problema del Rif, y de Marruecos en general."

Decidido el Gobierno a ir a Alhucemas, ordenó a Sanjurjo (marzo), redactara y enviase con urgencia un plan de desembarco y bases fijas en el territorio de Beni-Urriaguel, cuyo estudio abordó sin demora.

Afortunadamente en este momento decisivo, nuestra Marina nacional, al amparo de las leyes promulgadas desde 1908, alcanzaba un satisfactorio desarrollo, figurando en la lista de sus buques nuevas unidades muy necesarias para los acontecimientos que se preparaban.

Nuestra flota había sido reforzada con el crucero *Méndez Núñez*. La entrega a la Marina de este barco, coincidió casi con el centenario del ilustre almirante, cuyo nombre ostenta. Su construcción empezó en 1915, fué botado al agua en julio de 1922 y entregado en septiembre de 1924. Desplaza 4.750 toneladas, anda 29 millas y monta seis cañones de 152 milímetros, cuatro antiaéreos de 47, uno de desembarco, cuatro ametralladoras y cuatro tubos lanzatorpedos triples. Su gemelo *Blas de Lezo,* se puso en grada en 1920; se botó en marzo de 1923 y se entregó a la Marina en mayo de 1925. Ambos han sido construídos en Ferrol.

Los destroyers *Alsedo, Velasco* y *Juan Lazaga,* construídos en Cartagena, desplazan 1.164 toneladas; desarrollan 34 millas de velocidad; montan tres cañones de 101 milímetros, dos antiaéreos de 75, y cuatro tubos de lanzar torpedos. El *Alsedo* alcanzó en pruebas una marcha de 37,6 millas. Fueron entregados a la Marina en septiembre de 1924 y en enero y agosto de 1925, respectivamente.

Los cañoneros *Cánovas del Castillo, Canalejas* y *Dato,* también construídos en Cartagena por la S. E. de C. N., son de 1.385 toneladas de desplazamiento; velocidad, 15 millas; llevan cuatro cañones de 101 milímetros y dos de 47. Fué entregado el primero en diciembre de 1923, y el último en mayo de 1925.

Además, se adquirieron, por gestión directa, ocho pequeños guarda-pescas, para la vigilancia de las aguas del litoral, y han sido bautizados con nombres de subalternos de la Armada, que encontraron gloriosa muerte en los combates navales de Cavite y Santiago de Cuba o en ellos se distinguieron: *Condestable Zaragoza, Contramaestre Castelló, Maquinista Macías, Torpedista Hernández, Fogonero Bañobre, Marinero Gante* y *Marinero Jarana,* y *Cabo de Infantería de Marina*



Crucero *Méndez Núñez.* (Similar al *Blas de Lezo.*)

Garciolo. Este vive todavía; es guardia civil retirado y perteneció a la dotación del crucero *Castilla,* destruído en Cavite. Con el oficial de la guarnición, el hoy coronel, director de la Academia de Infantería de Marina, D. Joaquín García Anillo, acudió a sofocar un incendio que se inició durante el combate, evitando la explosión de un pañol de municiones.

Por último, para las operaciones de desembarco, que se iban a efectuar, se adquirieron en Gibraltar 26 barcazas *K,* las mismas que usaron los ingleses en el desembarco de los Dardanelos, y por Real orden de 2 de abril de 1925, se autorizó la compra, por gestión directa, de cinco barcazas y dos aljibes con destino a las fuerzas navales del Norte de Africa.

A fines de abril y primeros de mayo, en los arsenales del Estado, la Carraca, y singularmente en Cartagena, se notaba la actividad y movimiento precursor de los grandes acontecimientos.

Así se expresaba en *El Porvenir,* de Cartagena (5 mayo 1925), el conocido publicista naval que firma sus escritos bajo el pseudónimo de *Juan Marinero:*

"Siluetas del Puerto.—La Escuadra.—Desde hace unos días se nota extraordinaria actividad en nuestro puerto. Constantemente llegan a él buques de guerra, que se alinean en la escollera del Rompeolas de Curra o en el espigón del Club de Regatas. Un ir y venir incesante de botes, automóviles y de barcazas, desde los buques al Arsenal y al muelle denotan esos preparativos febriles que suelen preceder a todas las operaciones militares.

En el Rompeolas de Curra, en la extensa y segura escollera, que trazó el genio del ingeniero Acerete—de feliz memoria—, muéstranse a la admiración del público los cascos esbeltos de esos nuevos cruceros rápidos que se llaman *Victoria Eugenia* y *Méndez Núñez,* a los que se unirá muy pronto el *Blas de Lezo.* Junto a ellos se destacan las ingentes moles de los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII,* y más allá, escondido, entre tantas corazas y atributos guerreros, vemos las finas y elegantes líneas de esos destroyers *Velasco* y *Alsedo,* que honran a la Constructora Naval de cuyos Astilleros han salido.

En el centro de la espaciosa bahía, se mecen gallardos el cañonero *Lauria* y el trasporte *Almirante Lobo,* y atracados al espigón del Club de Regatas, descansan arrullados por las tranquilas aguas que besan sus costados, el destroyer *Cadarso* y el remolcador *Cíclope.*

Más allá, en la dársena de nuestro Arsenal militar, otros buques, el *Extremadura,* el *Bazán* y algunos destroyers.

Mandará toda esta flota tan numerosa y casi homogénea, un almirante que a sus profundos conocimientos marineros adquiridos en sus largas navegaciones por todos los mares, une dotes de mando poco comunes, demostradas ya en Marruecos.

Lleva el almirante D. Francisco Yolif, la confianza de sus subordinados y le acompaña también en su empresa la esperanza de todos los españoles."

Como se deduce de las precedentes líneas, a la vez que el Gobierno estudiaba a conciencia el plan de desembarco, preparaba también los elementos necesarios para su completo desarrollo. Volvamos a Africa:

Efectuado el abandono de puestos avanzados y replegadas nuestras tropas a la línea de posiciones perfectamente enlazadas, denominada "línea de Primo de Rivera", la hoguera inmensa de la rebelión exten-

dióse—insistimos—a la zona francesa (abril 1925), repitiéndose allí los episodios trágicos de nuestro desastre de 1921, y apoderándose los rifeños de un enorme botín de cañones, ametralladoras, víveres y municiones.

Fué entonces cuando Francia se decidió por la acción conjunta de las dos naciones protectoras. Al efecto (mayo 1925), vino a Madrid el célebre ex ministro francés Malvy, que cuando en España estuvo desterrado, hiciera estrecha amistad con el marqués de Estella, quedando, entre ambos, acordado, en principio, lo que más tarde se aprobó en la conferencia celebrada por los representantes de España y Francia.

Fueron éstos: Franceses: M. Malvy, el embajador de Francia en España, M. Peretti de la Rocca; el ministro plenipotenciario, M. Sobier de Ponguadoresse; el comandante, M. Cautard, y los técnicos navales, MM. Saint-Maurice y Dillard.

Españoles: General Gómez Jordana; diplomáticos, Aguirre de Cárcer y Sangróniz; tenientes coroneles, Múgica y Seguí, y capitán de corbeta diplomado de la Escuela Superior de Guerra, Pérez y F. Chao.

La primera reunión se celebró el 17 de junio, adoptándose el 22 el primer acuerdo referente a la vigilancia marítima que se establecía bajo las normas siguientes:

"España y Francia consienten en que a lo largo del litoral de los territorios españoles y franceses de soberanía y de protectorado, del Norte y Oeste de Africa, comprendidos entre el segundo grado de longitud Oeste de Greenvich y el 27 de latitud Norte, sus barcos de guerra aseguren conjuntamente la estricta observancia de las disposiciones internacionales y de los reglamentos, que prohiben todo acceso a las costas marroquíes (excepción de los puertos abiertos), y toda importación de armas y material de guerra en Marruecos.

Los barcos vigilarán y visitarán todos los buques que sean considerados sospechosos. La vigilancia recaerá sobre las armas, municiones y material de guerra y sobre las mercancías sospechosas, de ser dirigida a puertos o fondeaderos naturales no abiertos al comercio.

Los buques que hubiesen hecho o intentado esas operaciones ilícitas, serán entregados a la jurisdicción local competente.

Serán idénticos los derechos y atribuciones de los buques de guerra franceses y españoles en toda la extensión de la zona de vigilancia. Los mandos permanecerán claramente distintos e independientes; pero se mantendrá una relación entre ellos, mediante la mutua comunicación de informes.

Las fuerzas navales de vigilancia podrán utilizar normalmente todos los puntos de la zona marroquí abiertos al comercio. Los españo-

les podrán recalar en Orán y Nemours; y los franceses en Algeciras, Málaga y Almería.

Los buques de guerra no podrán desembarcar fuerza alguna armada en los territorios de soberanía o de influencia de la otra nación. Si una de éstas emprendiese acción militar, la otra se abstendrá de hacer participar a sus buques en la vigilancia del sector o punto del litoral de que se trate. Por lo tanto, los buques franceses se abstendrán, desde luego, de penetrar en la bahía de Alhucemas.

Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a la parte del litoral a que se refieren las estipulaciones del artículo IV del Convenio de 18 de diciembre de 1923, relativas a la vigilancia marítima en las aguas territoriales de la zona de Tánger."

El 8 de julio siguiente firmóse el Acuerdo relativo a la vigilancia terrestre y represión de los manejos sospechosos, cuyas cláusulas omitimos por la razón de ser—insistimos—, la campaña marítima, parte principal que inspira este libro, y en otras sesiones, aprobáronse los demás acuerdos o cláusulas del convenio que, como vemos, es posterior al plan de desembarco estudiado y propuesto en el mes de abril por el general Gómez Jordana, que muchos creyeron impuesto por Francia. No hubo tal cosa, y así conviene que conste.

En *Le Yach* (29 agosto 1925), se publicó un artículo de P. Le Roll, titulado *La Marine au Maroc*, del cual son los siguientes párrafos: "Los ataques realizados desde fines de abril de 1925 por Abd-el-Krim contra la parte Norte de la zona francesa de Marruecos, demostraron la necesidad de tomar rigurosas medidas para impedir en las costas de Marruecos todo comercio ilícito y, en particular, el tráfico de armas y municiones. La Marina está, pues, llamada a jugar papel importante en la ruda campaña que se prepara al ejército de tierra. Nuestro corresponsal en Tolón, ha señalado ya la intervención de nuestra división ligera que manda el contralmirante Hallier, de acuerdo con nuestros vecinos los españoles; desde entonces, Inglaterra ha intervenido con sus flotillas, y en relación también con nosotros y con los españoles, en lo que concierne a la zona de Tánger.

Hoy el acuerdo de las tres potencias es completo, y da lugar a resumir las fases, a reseñar los medios puestos en acción y a considerar lo que debe comprender la colaboración marítima.

Desde el principio, la Marina francesa pudo emprender la vigilancia de las costas marroquíes puestas bajo el protectorado de Francia, pero no era lo mismo en la costa Norte de Marruecos comprendida en la zona de influencia española, ni en las del territorio de Tánger, dotado de un estatuto especial.

Las aguas territoriales del Rif están surcadas, constantemente, por

buques de guerra españoles, y era necesario un acuerdo con España para permitir a la Marina francesa prestar su concurso en dicho servicio de vigilancia de las aguas, particularmente sospechosas de la costa disidente.

En fin, por lo que se refiere a la zona de Tánger, el artículo IV del Convenio de 18 de diciembre de 1923, disponía que la persecución de contrabando de armas y municiones debía ser efectuado conjuntamente por las fuerzas navales británicas, españolas y francesas. Una inteligencia debía haber, pues, entre España e Inglaterra, para emprender la vigilancia de la zona de Tánger.

El acuerdo marítimo con España fué firmado en Madrid el 22 de junio, y la organización de la vigilancia de la zona de Tánger fué reglada el 12 de agosto entre los Cónsules y los Comandantes de las fuerzas navales de las tres potencias; sin embargo, antes que los acuerdos fuesen reglamentados los buques de guerra franceses comenzaron el ejercicio de la vigilancia en las zonas interesadas.

El contralmirante Hallier, comandante de las fuerzas navales del Mediterráneo destacadas en Marruecos, que, desde 1 de junio había organizado la vigilancia de la costa Oeste de nuestro Protectorado, arribó el 14 de junio a Ceuta, a bordo del crucero ligero *Strasbourg*, para conferenciar con el almirante español Guerra Goyena, y envió desde el 17 de junio a las costas del Rif los torpederos *Tonkinois* y *Rouclier*.

La vigilancia marítima es ejercida de una manera rigurosa en la costa del Rif, desde el día 3 de julio, fecha de la entrada en vigor del acuerdo de Madrid. Esta es al menos la versión oficial."

La vigilancia de las aguas territoriales de Tánger fué comenzada el 29 de julio, al ser enviado a aquella zona el aviso francés *Amiens* y el cañonero español *Laya*.

La distribución de los buques franceses afectos a la vigilancia de las costas marroquíes, es la siguiente:

Costa Oeste del protectorado francés (Atlántico).—Avisos *Regulus* y *Antarés*.

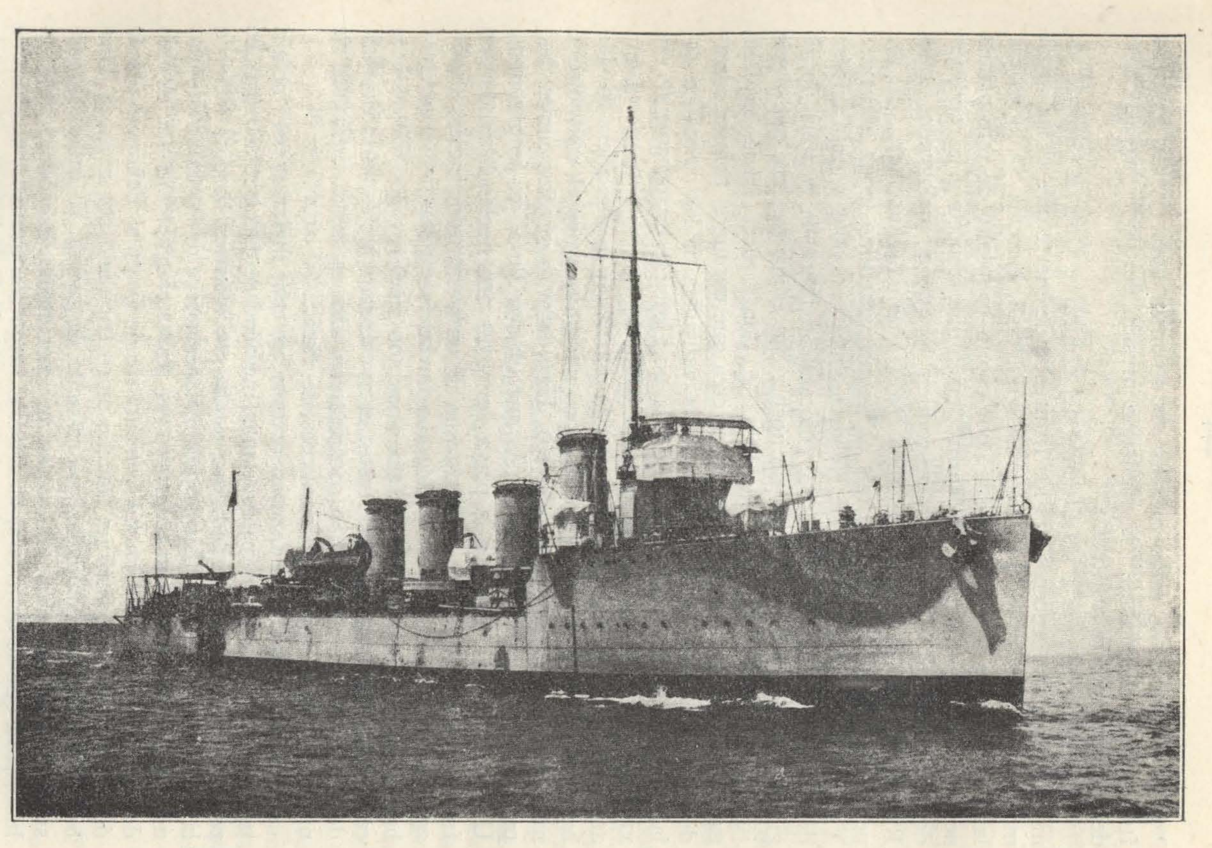
Zona del Rif (Mediterráneo).—Crucero *Strasbourg;* avisos *Calais, Ducouédic, Duchaffault;* torpederos de escuadra *Annamite, Bambara, Hova, Somali, Towareg* y *Tonkinois*.

Zona de Tánger.—Avisos *Amiens* y *Montmirail*.

Zona de Nemours.—Crucero *Metz*.

Tren de escuadra, con base en Orán.—Buque taller *Vulcain*, petrolero *Var*, transporte *Hamelin* y buque frigorífico *Champlain*.

La cooperación de la Marina británica a la vigilancia de la zona de Tánger está asegurada por los cuatro destroyers *Wren, Worcester, Witch* y *Witehall*.



Contratorpedero *Alsedo.* (Similar al *Velasco* y *Lazaga.*)

Al conjunto de estas fuerzas correspondía hacer sentir según la fuerte frase de Mahan, "la silenciosa presión del poder naval, capaz de quebrantar toda resistencia."

Nuestros buques a las órdenes del almirante Guerra Goyena, simultaneaban sus cruceros con los franceses, de suerte que en las costas marroquíes se extremó una rigurosa vigilancia, ejercida ya antes por las unidades de nuestra Armada: por eso, a propósito de este primer acuerdo de la conferencia de Madrid, en lo que respecta a la represión del contrabando, es oportuno reproducir lo que el malogrado López Rienda dice en su interesante libro *Del Uarga a Alhucemas*: "El general De Chambrum no cree que el bloqueo marítimo tenga eficacia... Yo lo dudo también. Creo que embarcaciones pequeñas y rápidas pueden burlar los barcos de guerra, colocándose fuera de la zona de vigilancia y meterse en la costa de noche. Sin embargo, hay que hacer justicia a nuestra Marina, que hasta la Conferencia francoespañola tuvo a su cargo esa vigilancia. No se crea que porque el primer acuerdo de los técnicos en Madrid fuese la vigilancia de las costas en colaboración, es que la Marina española no ejerciese estrechamente esa vigilancia. No. De los barcos que han salido de puertos extranjeros con armamento y municiones se han tenido noticias, y la vigilancia ha sido bastante efectiva. No ha sido tampoco muy numeroso el contrabando marítimo hecho a las costas del Rif. Hay datos, según los cuales después del 21 no se han hecho más que un par de alijos importantes. Una gasolinera arribaba a la playa de Axdir una noche, llevando 200 fusiles y varios millones de cartuchos. Y un aventurero inglés, el año 23, con un barquito pequeño, lograba burlar la vigilancia de nuestros barcos, y meter en la costa rifeña unos 500 fusiles y dos millones de cartuchos. Pero no consiguió esto, el aventurero inglés, sino después de sufrir durante diez días consecutivos una estrecha vigilancia de nuestros barcos, que no lo perdieron de vista..."

Que el contrabando de armas existía, no cabe dudarlo; pero no era precisamente por la costa donde más facilidad se encontraba para ello por lo estrechamente vigilada que estaba por nuestros barcos, debido a las confidencias que recibían las autoridades acerca de la compra de municiones y armamento en determinadas plazas. Recuérdese que en uno de los cruceros que el *General Concha* hizo de Ceuta al Peñón, el día 22 de julio (1909), encontró un falucho moro tripulado por unos 25 hombres armados, que conducían contrabando de guerra. El cañonero persiguió a la embarcación, a la que intimó, por medio de cañonazos de saludo, para que se detuviera, haciéndole fuego con granada, en vista de que huía en demanda de la costa. Consiguió darle alcance antes que lo-

grara su propósito, tirándose los moros al mar y pereciendo algunos ahogados: antes habían arrojado al agua el contrabando (1)...

El 11 de octubre del mismo año el *María de Molina,* en Punta Alduen, también entre Ceuta y el Peñón de Vélez, encontró una embarcación marinada por unos 80 ó 90 moros que hostilizaran al cañonero, que respondió con su artillería, destrozando el barco contrabandista y causando entre los tripulantes buen número de bajas (2).

El cañonero *Bonifaz* sorprendió (mayo de 1921), frente a la playa de Sidi-Azab, cabila de Beni-Zral, una gasolinera inglesa, que remolcaba dos cárabos. Trataron estos buques de escapar, pero reducidos por los disparos de cañón de nuestro barco, entregáronse seis europeos y 60 indígenas que conducían, en dichas embarcaciones, tabaco, víveres y municiones en gran cantidad. Tanto las embarcaciones como sus tripulantes, con el contrabando apresado, fueron conducidos a río Martín a disposición del comandante militar. Por esta aprensión fueron recompensados el comandante, capitán de fragata D. Juan Cervera y Valderrama, y los alféreces de navío D. Joaquín Arbolí y D. Felipe Pinto.

Otros casos podríamos citar; esto aparte de que la Historia nos ofrece repetidos ejemplos de lo fácil que es burlar todo bloqueo: recuérdese que Deschamps, con su trasatlántico *Alfonso XII,* burló en Cuba el de los americanos; el almirante Cervera entró con su escuadra en Santiago de Cuba, y un célebre tratadista yanqui afirma que: "El dominio del mar, aunque sea efectivo, no implica que los barcos pequeños o Escuadras poco numerosas del enemigo no puedan deslizarse fuera de los puertos, cruzar la mar siguiendo derroteros más o menos frecuentados, desembarcar y arrasar algún punto no defendido de un extenso litoral y entrar en puertos bloqueados. Por el contrario, la Historia muestra que tales evasiones son siempre posibles, hasta cierto punto, para el beligerante más débil (3)..."

"El enemigo —continúa López Rienda—, no permanecía inactivo ante esta vigilancia. Por el contrario, cuando estos barcos se acercaban a la costa eran tiroteados con fusil y cañón, especialmente a la altura de Sidi-Dris. Un día metían tres disparos de cañón al *Bonifaz.* Y a un destroyer francés tuvieron la desatención de hacerle catorce en los primeros días de vigilancia. Y para reforzar de algún modo sus defen-

---

(1 y 2) Quintana Martínez, Eduardo: *La Marina de Guerra Española en Africa, Crónica de la Campaña del Rif.* Cádiz, 1910; págs. 165-185.

(3) A. T. Mahan: *Influencia del Poder Naval en la Historia.* Traducción española por Cervera y Jacome, Juan, y Sobrini y Argullós, Gerardo. Ferrol, 1901; páginas 16 y 17.

sas en aquellos días, llevaban los rifeños a la línea de trincheras de la playa de Axdir algunos cañones de gran alcance, procedentes en su mayoría de las posiciones francesas que asaltaron en el mes de junio."

El comienzo de la ofensiva en Marruecos se señaló por la acción intensa de las fuerzas navales de las naciones protectoras; y España se decidió a castigar al enemigo en el propio centro de la rebeldía, en Alhucemas, clave de tan arduo problema. En ésta nueva función de armas estábale reservado a la Marina el puesto de honor.

En previsión de este desembarco, tantas veces anunciado y otras tantas abandonado, en noviembre de 1924 se organizó en San Fernando (Cádiz), un batallón de Infantería de Marina, que el 30 de mayo de 1925 embarcó en el *Almirante Lobo,* que zarpó con rumbo a Melilla, arribando a Cádiz al amanecer del 31 por encontrar fortísimo Levante. Salió de nuevo el 1.° de junio, fondeando en Melilla la noche del 2, desembarcando al siguiente día, siendo en el muelle revistado y aregando por el general Sanjurjo, ante el cual desfiló marcialmente.

El 6 marchó a Dar-Drius, en cuyo campamento quedó destacado a las órdenes del entonces coronel del Regimiento de Alcántara D. Miguel Dolla, jefe de la circunscripción.

Mandaba este batallón el teniente coronel D. José de Aubarede Kierulf, y jefes y oficiales eran los siguientes: comandantes D. Carlos Morris Soriano y D. Enrique de la Huerta; capitanes D. Cesáreo Arias Baltar, D. Andrés Pérez del Río, D. Luis Guijarro Alcocer, D. Ambrosio Ristory de la Cuadra y D. José Barrera España (1).

Tenientes: D. Fernando García Bohorques, D. José Pazos Fernández, D. José de Dueñas Ristory, D. José Leirana Rodríguez, don Juan Baamonde Fernández, D. Angel Ortiz de Lejarazu, D. Balbino Montero, D. Jesús García Gómez y D. José Aguilera Pardo.

Alféreces: D. Juan Moreno Pulido, D. Manuel Eiras Costas, don Pedro Gómez López, D. Rodolfo Sánchez Olivera, D. Juan Espinosa de los Monteros, D. Enrique Campelo Morón y D. Antonio Fernández Castelló.

Plana mayor: D. Agustín Segovia García, capitán médico; don José Alvaredez Abad, Capellán; D. Antonio Escolano Moreno, Contador y alférez D. Moisés Carmona Clemente.

Por fallecimiento del Capellán, ocurrido en Morro Nuevo el 14 de octubre lo relevó D. Honorio Alonso Alija; y por ascenso fué relevado el médico por D. Ramón Groso Portillo, que desembarcó en Alhucemas el 24 de noviembre.

---

(1) De San Fernando salieron otros capitanes que pocos días después, antes del desembarco, fueron relevados por haber ascendido a comandantes.

Este batallón efectuó en Dar-Drius un intenso entrenamiento: marchas, ejercicios de tiro y otros especiales que habían de ser de aplicación para el desembarco, alternando también en el servicio del Campamento con los demás cuerpos allí destacados. El 22 volvió el batallón a Melilla, en expectación de embarcar para la acción que se preparaba en Alhucemas, y de la cual es hora que volvamos a ocuparnos.

Al recibir el Directorio el plan de Sanjurjo, nombró ponente del mismo al general Gómez Jordana, conocedor del problema de Marruecos, y su informe emitido el 2 de abril, dice:

"En esta operación, que ya se proyectó en el año 1913, y que en vías de ejecución, con los transportes ya en los puertos de la Península, de donde debían partir, y todo planeado hasta el último detalle, y de perfecto acuerdo entonces con la fracción de Axdir, especialmente con la familia Jatabí, hubo de suspenderse por disposición del Gobierno como consecuencia de los sucesos de Yebala, que obligaron al envío rápido a Tetuán del Grupo de Regulares, número 1, única fuerza indígena Regular con que entonces contábamos.

Después de este intento, ninguno serio se ha llevado a cabo, pues si bien el año 1921 nuestros avances hacia la divisoria de Quilates hicieron concebir la esperanza de una ocupación de Axdir, en operación combinada por tierra y mar, los tristes sucesos acaecidos en aquel verano dieron al traste con tales propósitos en que volvió a insistirse como consecuencia de la célebre Conferencia de Pizarra, y con mayor intensidad por el general Burguete, con tal desaprobación en este caso por parte del Gobierno (presidido entonces por Sánchez Guerra), que llegó a indicarse a dicho general que, *aunque se desembarcase sin un tiro, consideraría el Gobierno un fracaso la ocupación de la bahía de Alhucemas, que sólo perjuicios gravísimos podría acarrearnos.*

No es extraño que siempre haya estado sobre el tapete esta operación, a la que el aura popular atribuye la resolución del problema de Marruecos; y no es extraño, porque Beni-Urriaguel fué siempre propulsor de toda rebeldía, por ser de las cabilas de nuestra zona de Protectorado la más bélica, siendo, no obstante, por su situación, la que menos sufrió nuestro castigo directo; y lógica es la suposición de que sintiendo ella en su propio territorio los efectos de la fuerza, ha de facilitarse su pacificación, y con ella la de todo el Rif y Yebala, muy deseoso, seguramente de revolverse contra los que durante tanto tiempo fueron sus opresores."

Después de aludir con pesimismo al problema de Marruecos, añadía:

"Se ve, pues, la conveniencia de realizar esta operación, más de orden moral que material, ya que con ella se llenaría la doble finalidad

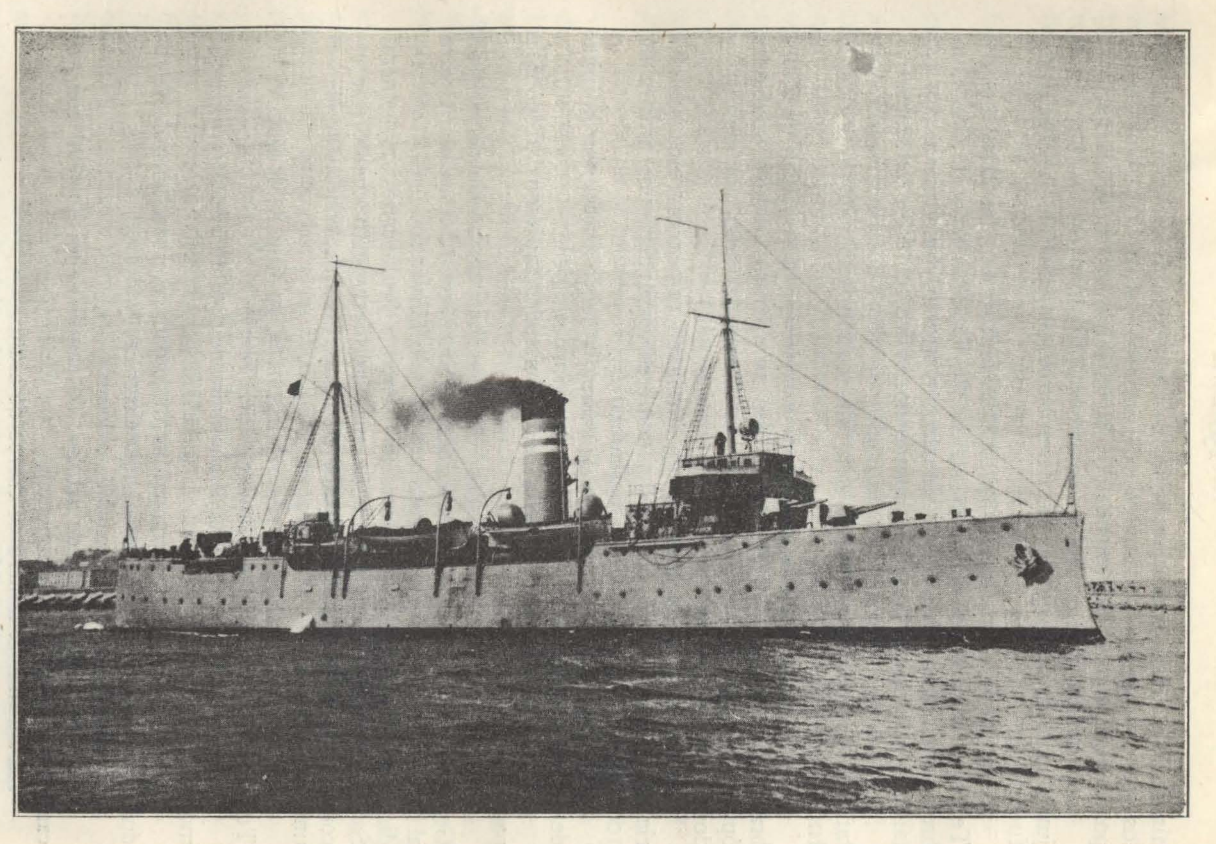
de saldar la deuda de sangre que tenemos con Beni-Urriaguel, abatiendo su poder, siempre pujante, mucho más a partir de 1921, y compensar a nuestro Ejército de la durísima prueba a que se le viene sometiendo desde el desastre, elevando aún más, si ello cabe, su moral con un acto de gallardía como el que supone ir a batir al Rif en su corazón, que ha de contrastar con la depresión que produce un repliegue, siquiera haya dado lugar a gloriosísimos hechos, que han elevado ante el país el nombre del Ejército de sus flaquezas pasadas."

El autorizado general proponía que, antes de emprenderse operación tan complicada y cruenta, se adoptasen todos los medios que estuvieran a nuestro alcance para atraer a la paz al cabecilla, a cuyo fin señalaba como plazo máximo el final de mayo a mediados de junio, sin que tales intentos de paz detuviesen en lo más mínimo nuestros preparativos, intento de atracción que puesto en práctica fracasó por completo por la soberbia de Abd-el-Krim, que gallardamente rechazó las proposiciones de España y Francia, hijas del Convenio de Madrid, y de los anhelos de paz que inspiraban a las dos naciones.

Gómez Jordana, en su ponencia estudiaba en forma clara y completa, la época más favorable, elementos indispensables y su mejor utilización, lugares adecuados para el desembarco, colaboración de las diversas Armas, enlace, organización y acción política; y, aprobado por el Directorio Militar en 9 de mayo, recibió la Escuadra orden de concentrarse en la bahía de Algeciras el 5 de junio. Es decir, que tanto la presentación del plan, como la ponencia del general Gómez Jordana, y órdenes dadas a la Escuadra y al Ejército, son anteriores al acuerdo con Francia. Conviene insistir en este particular porque no faltó —repetimos—, quienes creyeran que éste plan era impuesto por nuestros vecinos de allende los Pirineos, y si de ello se habla a los recalcitrantes no hay medio de convencerles de la exactitud de estas afirmaciones.

La época señalada para la ejecución del desembarco era entre junio y la primera quincena de julio, pero con el informe de Jordana, coincidieron las iniciativas de Francia para la inteligencia con España que motivó la conferencia de que antes hemos hablado, y esto retrasó la fecha de la operación sobre Alhucemas, que se acondicionó, desde luego, a las decisiones de la Conferencia, y cuyos detalles se acordaron entre el Marqués de Estella y el mariscal francés Petain, en la visita que éste hizo a aquél en Tetuán el 28 de julio, demora que se acentuó por las negociaciones diplomáticas y gestiones que en agosto se efectuaron para llevar al enemigo el convencimiento de ser aún tiempo de evitar los rigores de un ejemplar castigo.

Aprobado el plan de Jordana completamente realizable a su juicio si se preparaban con tiempo y minuciosidad los elementos necesarios,



Cañonero *Dato.* (Similar al *Cánovas del Castillo* y *Canalejas.*)

hízose de acuerdo con este criterio, una excelente preparación de todos los factores que en el desarrollo del proyecto habían de participar, y, por lo tanto de las dos brigadas llamadas a operar en Alhucemas.

El general Fernández Pérez fué nombrado para mandar (20 de junio) una de las brigadas de desembarco, asignándole las siguientes fuerzas:

Infantería.—Batallón de Infantería de Marina; dos Banderas del Tercio; tres Tabores de Regulares de Melilla; una harca de 600 hombres (comandante Varela); Mehalla de Melilla (600 plazas), y batallones primero de Melilla, segundo de Africa, y 16 de cazadores.

Artillería.—Una batería de obuses de 10,5; dos baterías de montaña de 7 y un parque móvil, con una sección de Artillería y dos de Infantería.

Ingenieros.—Tres compañías de zapadores; una sección de alumbrado; una de tendido telefónico, con 20 aparatos; nueve estaciones ópticas, de ellas dos a caballo; tres estaciones de radio, una semifija y dos de montaña; y una sección de obreros.

Intendencia.—Una compañía a lomo, con 125 cargas; una panadería de campaña; una sección (35 hombres) para depósitos, y otra de 100 faeneros para auxilio de desembarco.

Sanidad.—Una ambulancia de campaña de 35 artolas; un hospital de campaña con 300 camas, y una sección de higiene.

Compañía de Mar.—Una sección con todo el personal disponible para auxilio del desembarco.

Estas fuerzas formaban dos columnas: una al mando del coronel Goded, con el capitán de Estado Mayor Sr. Martín Montalvo; la otra al del coronel Vera, con el capitán de Estado Mayor Sr. Isasi Isasimendi. La otra brigada, procedente de Ceuta, a las órdenes del general Saro, dividíase en tres columnas, mandadas, respectivamente por los coroneles Franco, Martín y teniente coronel Casajús, con las siguientes unidades:

Infantería.—Batallones de Africa, 1, 3, 5, 6 y 8; Regulares de Tetuán y Larache y dos Banderas del Tercio.

Artillería.—Dos baterías de montaña de 7,5; una de 10,5 y parque móvil.

Ingenieros.—Cuatro compañías de zapadores; secciones de tendidos y comunicaciones y estaciones eléctricas y ópticas.

Intendencia.—Una compañía a lomo.

Sanidad.—36 cargas de artolas; 60 camillas; un hospital con 300 camas y una sección de higiene.

Iba además la unidad de carros de asalto.

Cuartel general.—Harcas de Asmani y Solimán; equipos de co-

municaciones eléctricas y ópticas; estación radiotelegráfica; parque de ingenieros; sección de alumbrado; depósito central de municiones y parque de composición; depósito de Intendencia, con sección de panadería; hospital de campaña Gómez Ulla y una sección de 100 camilleros afectos al hospital móvil.

Jefes de Estado Mayor de las brigadas los tenientes coroneles Guedea y Santiago; y con las columnas de Saro, Troncoso y Quintana.

Hízose en ambas zonas una labor incesante de preparación de las columnas, adiestrándolas especialmente en las operaciones de embarco y desembarco; y como en los primeros días subsiguientes al mismo no había que contar con ganado alguno, se instruyó a la tropa en el transporte a brazo de cañones, ametralladoras, fusiles ametralladoras, municiones, material de fortificación, víveres, etc., y además de una sólida instrucción moral, y dióse a las tropas una adecuada organización y entrenamiento intenso de todas las unidades y servicios, en relación con su próxima aplicación. En el notable libro *La columna Saro en la Campaña de Alhucemas*, trátase minuciosamente de este particular con la competencia y autoridad de sus autores pertenecientes al Estado Mayor de dicha brigada.

En Melilla la columna Fernández Pérez (31 agosto) embarcó en el vapor *Navarra*, desembarcando en la tarde del mismo día en la playa de Yazamen, valiéndose de las barcazas *K*, cuyo ensayo se efectuaba. La Infantería de Marina, al igual de las demás fuerzas de la columna, acampó en Yazamen, donde se hicieron ejercicios diversos hasta el 4 de septiembre que la brigada regresó a Melilla por tierra. La brigada Saro hizo en la costa de Ceuta a río Martín iguales ejercicios, desembarcando en las playas del Menzi y Negrón.

Los generales, jefes y oficiales de las distintas unidades y servicios, visitaron la isla de Alhucemas para estudiar en lo posible el terreno en que habían de operar; y, por último, se hicieron copias de la panorámica que existía en la Comandancia general de Melilla, repartiéndose entre los jefes y oficiales del Ejército y Armada.

Sanjurjo, jefe de la división, trabajaba también con especial ahinco. El 21 de agosto visitó Alhucemas, haciendo un recorrido aéreo por Bocoya y Beni-Urriaguel, comprobando la existencia de considerables obras de fortificación, de que se tenían detalladas noticias por los confidentes. Amaró en la bahía, trasbordando al *Alfonso XIII*, a cuyo comandante ordenó bombardease al campo enemigo como castigo por la agresión del día anterior.

De acuerdo con lo propuesto por Gómez Jordana se trató de atraer al cabecilla brindándole la paz, mas por única contestación el expresado día 20, a las diecisiete horas, cuando todo en el campo y en la

playa daba la sensación de calma, hasta el punto que en ésta bañábanse varios moros, y en el Peñón hacían lo mismo algunos oficiales españoles, las baterías enemigas abrieron el fuego contra la plaza, causándonos varias bajas, entre ellas las del bizarro coronel Monasterio, comandante militar de la misma, al que mató un casco de metralla.

La isla contestó vigorosamente a la agresión; y el acorazado *Alfonso XIII*, cumpliendo órdenes del general Sanjurjo, entró en la bahía los días 22 y 23, siguiendo la derrota que se señala en el gráfico, número 4, llegando muy cerca de la costa en calados de 12 y 14 metros de agua, sosteniendo durísimo combate con las baterías enemigas, causándoles enormes daños y desmontando piezas, no sin recibir el buque varios impactos, sin ocasionar bajas en la dotación, si bien resultó herido en la mano derecha por un casco de granada su comandante, el capitán de navío D. Benigno Espósito Peña.

Sanjurjo había aumentado la artillería de la Isla, y en ella acumulara víveres y agua en abundancia, apelando a extraordinarios recursos al hacer los convoyes, en los que los bravos individuos de las compañías de mar y personal de los buques de transporte, hacían prodigios bajo la dirección del encargado de estos servicios, el capitán de fragata D. Guillermo Díaz, del cual ya se habló en anteriores páginas.

En la última decena de agosto todo estaba dispuesto para la magna empresa. Primo de Rivera recibió en Tetuán la visita del mariscal Petain, que de regreso de la zona francesa iba a París para ultimar planes, y el 21 de dicho mes, ya de vuelta de Francia, detúvose en Algeciras, celebrándose la conferencia de que luego hablaremos.

La escuadra integrada por los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, arbolando en éste su insignia el vicealmirante Yolif y Morgado, con el contratorpedero *Alsedo*, hízose a la mar desde Cartagena el 27 de mayo, efectuando ejercicios de tiro en el golfo de Almería hasta el 13 de junio, día en que se incorporó el *Velasco*, y, ya en Algeciras, los torpederos *11* y *17*, y el buque estación transportable de aeronáutica *Dédalo*, quedaron el día 10 a las órdenes del Alto Comisario general en jefe para la organización del conjunto con todos los buques y material afecto a las operaciones en Marruecos, si bien los que formaban las Fuerzas Navales del Norte de Africa a las órdenes del contralmirante Guerra, tenían una misión propia, y su organización se estudió con independencia completa, e interviniendo en las operaciones con plena autonomía, sin dejar durante los meses de preparación de cubrir sus cruceros en la costa enemiga, y bombardear sus poblados cuando era preciso, secundando a la aviación que constantemente lo hacía sobre Axdir, Tensamán y Beni-Urriaguel.

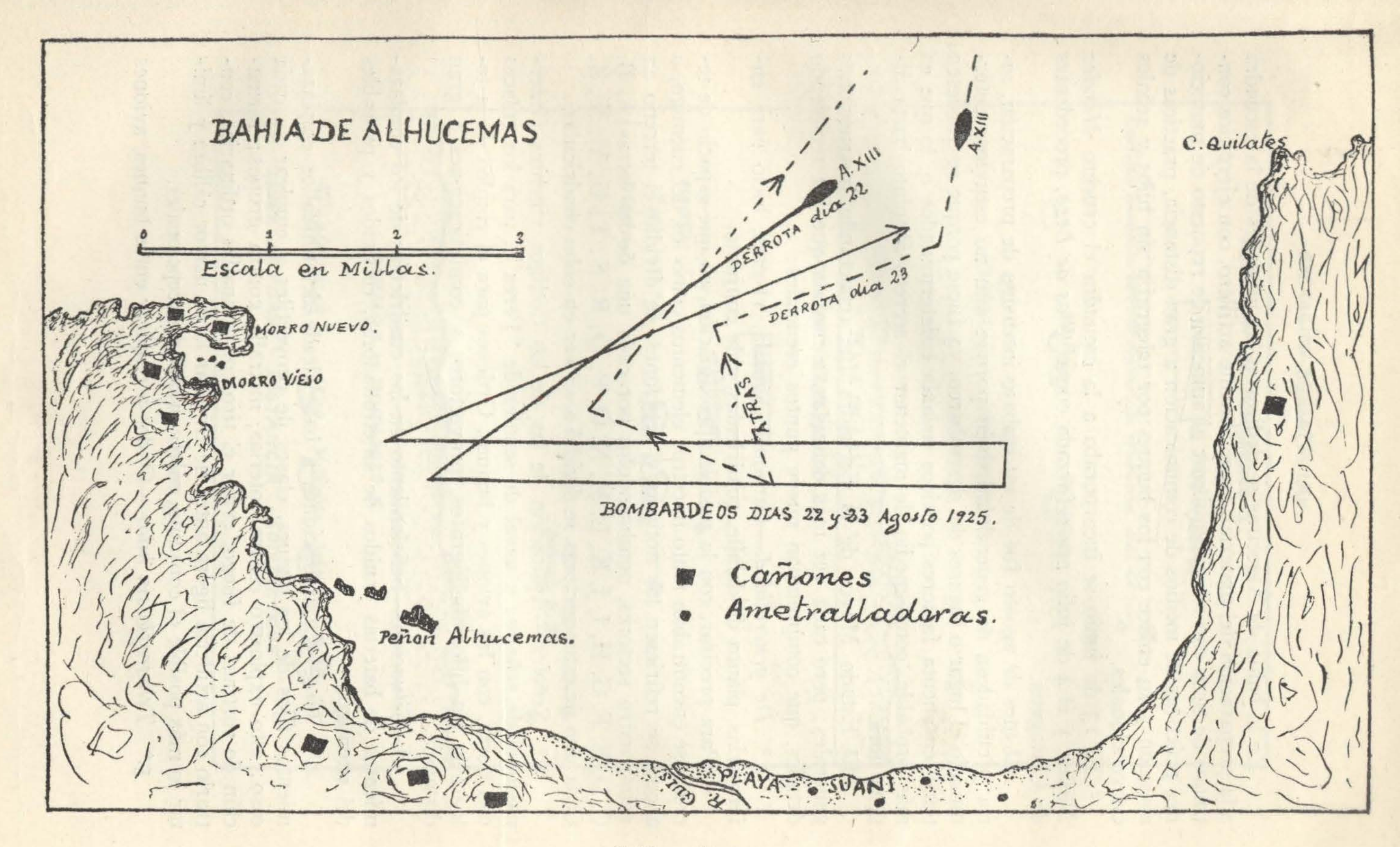


Gráfico número 4.

En la bahía de Algeciras se dedicaron las unidades de la escuadra a la preparación del material, especialmente artillero, con ejercicios continuos de tiros con los subcalibres; al aumento de repuesto de municiones prácticas de medios de comunicación a gran distancia, prácticas de aviación y su enlace con los buques por telegrafía sin hilos y señales convencionales.

El 13 de junio se incorporaba a la escuadra el crucero *Méndez Núñez*, y el 4 de julio era reforzada con el *Blas de Lezo*, procedentes de Cartagena.

El mes de agosto fué de un trabajo intensivo de preparación, seria y cuidadosa de generalidad, bien porque aún no estuviese determinado el lugar o lugares del desembarco, ya fuese porque se quisiesen tener en cuenta factores políticos todavía indeterminados o, lo que es más probable, como medio de mantener el secreto absoluto hasta última hora.

El Estado Mayor de la Escuadra fué redactando instrucciones generales; pero cada vez más definidas, a medida que iba recibiendo detalles, que comprendían nueve puntos esenciales:

1.° *De generalidad.*—Carbones, aguada, víveres, hielo para enfermerías, planos de detalle, cuadrículas y de conjunto.

(Para precisar, con la posible aproximación, en qué espacio de terreno se encontraban tanto nuestros elementos como los del enemigo, o a cual se refiriesen las noticias y peticiones, se dividió el terreno en veinticuatro sectores, nombrándolos por cada una de las letras A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, X, Z. Cada uno de estos sectores se dividió a su vez en ocho cuadrículas).

2.° *Señales.*—Aplicación de las de los Códigos vigentes (Internacional de señales; y naval de señales de "Perea"), para los enlaces con tierra, con los aviones y buques. Ordenes para el empleo de la telegrafía sin hilos, heliógrafos, proyectores y comunicaciones a gran distancia.

3.° *Situación.*—Señalamiento en las cuadrículas de los emplazamientos de baterías y nidos de ametralladoras, conocidos y probables del enemigo.

4.° *Tiro.*—Organizaciones a batir desde determinados emplazamientos fijos de los buques, clases de proyectiles a emplear en cada caso: alto explosivo contra baterías, metralla contra grupos; formación de cortinas de fuego, evitar el tiro con granadas ordinarias, centrarlo con artillería ligera antes de emplear la de mayor calibre y limitar lo más posible el consumo, salvo en casos excepcionales.

5.° *Telegrafía sin hilos.*—Ondas a emplear entre buques, aviones

OPERACIÓN SOBRE EL LAU.

FORMACION DE BOMBARDEO 1.

Convoy a 800 metros.

Cortina humos a 600 mts. distancia minima del convoy

LEZO
Destroyers
M. Nuñez

Jaime I
Alfonso XIII

PLAYA DE LAU

FORMACION DE BOMBARDEO 2.

Convoy

Destroyers.

500 mts

LEZO. M. NUÑEZ.

1000 mts

Jaime I, A. XIII.

FORMACION DE BOMBARDEO 3.

Destroyers
LEZO
M. Nuñez
Jaime I.
A. XIII

LINEA DE FILAS. DISTANCIA 500 METROS

Gráfico número 5.

y los almirantes entre sí, con la seña especial de absoluto silencio al ordenar el general en Jefe.

6.° *Adiciones.*—Palabras reservadas sustituyendo por convencionales los nombres de las calas, playas y posiciones principales.

7.° *Servicio de radio.*—Longitudes de onda y comunicaciones con las estaciones de telegrafía sin hilos de Marruecos y la Península.

8.° *Comunicaciones con la escuadra francesa.*—Con banderas Scott, telegrafía sin hilos, luces, proyector, normales y reservadas.

9.° *Formaciones.*—De bombardeo (fig. 5), convoy, enlaces de buques y de éstos con tierra, nieblas, auxilios, concentraciones, etc.

Instrucciones todas encaminadas a familiarizar a los jefes y oficiales con el método a seguir, crear unidad de criterio, hacer reflexionar sobre los asuntos y enseñar a interpretar órdenes.

Un Código naval (C. N.) para la escuadra, con señales de uno o dos símbolos, especial para el caso, y otro de movimientos convencionales de aviones sobre los buques (C. A.), fueron redactados y completados cuando fué señalado el lugar del desembarco.

El 31 de agosto tuvo lugar en Algeciras la reunión de oficiales generales, bajo la presidencia del general en jefe y asistencia de Petain, a la que concurrieron el general Sanjurjo, vicealmirante Yolif, contralmirante francés Hallier, y el de las fuerzas navales del Norte de Africa Guerra Goyena, asistidos de sus respectivos jefes de Estado Mayor, general de brigada Despujols (del general en jefe), coronel de Estado Mayor Sánchez Ocaña (de la Comandancia general de Melilla), capitán de navío Montagut (de la Escuadra), capitán de fragata Maquet (de la Escuadra francesa), y capitán de fragata Boaado (de las fuerzas navales del Norte de Africa); reunión en la cual fué expuesto el plan que se había decidido llevar a cabo, y que después fué comunicado por escrito oficialmente.

En este título, *Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas,* que llevan fecha 1.° de septiembre, señalábase la del 5 del mismo para su iniciación (a ratificar), y quedó claramente definido el siguiente

Objetivo.—Considerará el Mando logrado éste, cuando se haya conseguido la dominación de la parte de costa de la bahía de Alhucemas, comprendida entre Axdir y Morro Nuevo, pasando por Adrar-Seddum y Morro Viejo, o sea, establecer una fuerte base en la bahía que domine el poblado de Axdir.

Según estas instrucciones la columna del general Saro empezaría a embarcar en la madrugada del 5 de septiembre en Ceuta, y las harkas que forman parte de la misma, en río Martín, de donde había de zarpar por la noche de dicho día para amanecer frente al Lau, en unión de

las fuerzas navales del Norte de Africa, y realizar una finta o amago de desembarco a fin de atraer y castigar al enemigo, bajo la dirección del General en Jefe y protegida por la Escuadra; y al anochecer del 6, ocultos por una cortina de humos, seguir el convoy hacia Morro-Nuevo, mientras que algunos buques, con luces encendidas y con su cañoneo (evitando derroche de municiones) diesen la sensación de que el conjunto continuaba frente al Lau, en espera del siguiente día 7. A la vez otra columna mandada por el general Fernández Pérez, procedente de Melilla, simularía el desembarco frente a Sidi-Dris, con la cooperación de la Escuadra francesa, en la forma que se señala al tratar de estas fuerzas.

Las citadas instrucciones fijaron el día 7 para la operación del desembarco de la brigada Saro, por sorpresa, en la playa de Cebadilla, en Morro Nuevo, con sus objetivos posteriores en Malmusi, Rocosa y Adrar Seddum, permaneciendo la columna Fernández Pérez para refuerzos o flanqueos por las Calas Bonita o Quemado.

Hízose también la siguiente distribución de los buques de guerra:

ESCUADRA DE INSTRUCCIÓN: Acorazados *Alfonso XIII,* insignia del vicealmirante Yolif; *Jaime I;* cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo,* y contratorpederos *Alsedo* y *Velasco.*

Fuerzas navales del Norte de Africa.—Cruceros *Victoria Eugenia,* insignia del contralmirante Guerra; *Extremadura;* cañoneros *Cánovas, Canalejas, Dato, Laya, Lauria* y *Recalde.*

Guardacostas *Muluya, Ras, Lucus, Larache, Alcázar, Tetuán, Targa, Martín, Xauen, Arcila* y *Kert.*

Remolcadores *Cíclope, Ferrolano, Gaditano* y *Cartagenero.*

Guardapescas *Garciolo, Jarama, Zaragoza, Gante, Macías, Castillo* y *Hernández.*

Veintiséis barcazas *K* y nueve gabarras de la Aduana de Río Martín.

Aljibes *Africa* (de 300 toneladas) y el *Número 2* (de 100.)

Torpederos números *7, 11, 17* y *22.*

Aeronáutica naval.—El *Dédalo,* con un dirigible de exploración de 1.500 metros cúbicos, un globo cautivo, seis hidroaviones *Supermarine* de bombardeo ligero y seis hidroaviones de reconocimiento.

La flota de transporte dividíase en seis flotillas, tres para la brigada Fernández Pérez y otras tres para Saro.

Flotilla núm. 1.—*Lázaro,* 1.000 hombres; *Aragón,* 800; *Navarra,* 800, y *Sagunto,* 600.

Flotilla núm. 2.—Alhambra, 1.100 hombres; *Menorca,* 800; *Jorge Juan,* 800; y *Florinda,* 600.

Flotilla núm. 3.—*Romeu,* 1.500 hombres; *Roger de Flor,* 400 ca-

bezas de ganado; *Villarreal,* hospital para 300 heridos; *Cullera,* para transporte de reservas; y un barco aljibe de 100 toneladas.

COLUMNA SARO: *Flotilla núm. 4.—Castilla,* 100 hombres; *Cabañal,* 1.000; *A. Cola,* 800; y *Hespérides,* 600.

Flotilla núm. 5.—Segarra, 1.000 hombres; *Vicente de la Roda,* 700; *Vicente Ferrer,* 700; y *Menorquín,* 600.

Flotilla, núm. 6.—Escolano, 1.000 hombres; *Amorós,* 400 cabezas de ganado; *Barceló,* hospital para 300 heridos; *Andalucía,* hospital para 300 heridos; *Jaime II,* para transporte de reservas, y un barco aljibe de 300 toneladas.

Transportes de guerra, *España 5,* para transporte del batallón expedicionario de Infantería de Marina, y el *Almirante Lobo* en disponibilidad.

La Escuadra francesa la integraban el acorazado *París,* de 23.500 toneladas, con 12 piezas de artillería de 30,5 centímetros, 22 de 13,8 milímetros, y 20 millas de velocidad. Cruceros *Strasburg* (ex alemán *Regensburg*), de 4.900 toneladas; 6 piezas de 15 centímetros, 4 tubos de lanzar torpedos, y 27 millas de velocidad. *Metz* (ex alemán *Konisberg*), de 5.300 toneladas; 8 piezas de 15 centímetros, 2 tubos lanzatorpedos. Velocidad 27 millas.

Una escuadrilla de seis aviones de Bizerta estaba a las órdenes del contralmirante Hallier, quien tenía, igualmente, un globo cautivo en su remolcador *Homard,* llegado de Tolón, los destroyers *Anamite* y *Tonkinois,* y los monitores *Amiens* y *Reims.*

Una escuadrilla de seis aviones llegada de Cuers, estaba a la disposición de las fuerzas terrestres españolas.

En conferencias posteriores, y con arreglo a sucesivas indicaciones, quedó limitada la cooperación de la división francesa a una demostración, independiente de nuestras fuerzas de desembarco, sobre Sidi-Dris y bombardeo de la bahía de Alhucemas en lugares alejados de nuestras posiciones, redactándose por los Estados Mayores navales las indispensables señales de enlace, siendo el cometido especial el indicado en la orden de ejecución A, que correspondía:

a) Convoyar el segundo escalón de desembarco, organizado en Melilla (columna Fernández Pérez).

b) Cooperar con estas fuerzas a un amago de desembarco sobre Sidi-Dris.

c) Ayudar a las fuerzas navales a establecer líneas de baraje y batir sectores lejanos, con objeto de dificultar la llegada de refuerzos enemigos al lugar del desembarco.

Se especificaba que, realizadas cuantas operaciones fueran apropiadas para engañar al enemigo, serían reembarcadas las tropas de las

12 barcazas a los vapores, y custodiados éstos por fuerzas sutiles, debería entregarse el convoy a fuerzas navales españolas frente a la bahía de Alhucemas.

Los sectores de esta bahía a batir fueron tres: el de Poniente, a cargo de las fuerzas navales del Norte de Africa; el central, interior de la bahía propiamente dicho, que quedaría al cuidado de la Escuadra de operaciones, y el de Levante, bajo la vigilancia de los buques franceses.

El jefe naval del convoy organizado en Melilla y oficiales de Marina y del Estado Mayor del Ejército, quedaron a las órdenes del Contralmirante Hallier.

La orientación de las anteriores instrucciones fué dar a la división francesa, más que autonomía, independencia y libertad; pero con conocimiento detallado del plan proyectado y de su desarrollo, para que pudiese graduar su intervención en sector alejado del lugar de la acción, al objeto de evitar confusiones sobre las unidades que en ella tomaban parte activa, si siempre lamentables, mucho más de ocasionarlas fuerzas extranjeras, que, por otra parte, no pueden admitir más mando que el propio.

A la par que los Estados Mayores de las Escuadras dedicábanse al estudio y preparación de todos los medios para el desarrollo del plan a realizar, tanto los buques franceses como españoles, atendían al especial servicio de vigilancia de la costa enemiga, practicando diarios cruceros, incluso la capitana de las fuerzas navales del Norte de Africa, crucero *Reina Victoria Eugenia.*

En las instrucciones incluyóse, igualmente, la aviación terrestre, cuyos elementos se agruparon en tres escuadras, bajo el mando del general director de Aeronáutica Soriano, y se formaban:

Primera escuadra.—Primero y segundo grupos Breguet.

Segunda escuadra.—Grupos Rolls, Napier, Poter y Bristol.

Tercera escuadra.—Grupos Fokker y de sexquiplanos.

Afectas al mando de las fuerzas aéreas estaban las unidades grupo de hidros, sección de caza y compañía de aerostación.

Las instrucciones comprendían también cuanto la más exquisita previsión pudiera calcular como de conveniente conocimiento, y advertíase que en Ceuta y Melilla quedaba constituída una reserva de 1.500 hombres, y en la Península otra de diez batallones, tres grupos de baterías de obuses de 10,5, un grupo de baterías de 7,5 y otro de 15,5, más una compañía de transporte a lomo y una ambulancia de montaña.

"La empresa —decíase— a que con estas operaciones tienen que dar cima la Armada y el Ejército, es de importancia suma, y pudiéra-

mos decir que decisiva desde el punto de vista de nuestra actuación en Marruecos, ello sin contar con su trascendencia internacional.

No es empresa fácil; pero tampoco presenta dificultades que sean insuperables ante nuestros medios de destrucción y eficiencia de nuestras tropas.

La colaboración de la Marina y Aviación francesas, que, además de ayuda, constituye un honor para nuestras tropas de mar, tierra y aire, nos obliga más, si cabe, a extremar nuestro celo y nuestros desvelos, para ratificar una vez más el elevado concepto que merecemos como hombres de guerra. Es de esperar que todo se desarrollará con normalidad si cada paso es precedido de una consolidación de los anteriores y de un sólido aseguramiento de los flancos. (Lección para algún mando pretérito). Más que de ir deprisa se trata de marchar bien."

Respecto a mandos, ordenó el general en jefe:

"El almirante de la Escuadra de instrucción ejercerá el de las fuerzas navales. El Comandante general de Melilla asumirá el de todas las fuerzas de tierra, reservándose el general en jefe el mando del conjunto y el de todo el territorio; embarcará este último, con el almirante de la Escuadra de Instrucción, en el *Jaime I*, llevando un torpedero a sus órdenes para trasladarse de un punto a otro.

El almirante Hallier llevará a bordo un oficial de Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla y otro de la Escuadra de instrucción.

Con el almirante de la Escuadra de instrucción irán un oficial de la Armada francesa y otro del Estado Mayor de mi cuartel general.

Con el general de las fuerzas navales de Africa irá un jefe de Estado Mayor de mi cuartel general y un oficial de Estado Mayor de la misma procedencia."

Como se ve, la empresa por muchos juzgada como temeraria, fué objeto de delicado y concienzudo estudio por cuantos en ella habían de intervenir, aún en la ocasión más desfavorable, pues los rifeños tenían acumulados grandes elementos, enriquecidos por cuanto en su poder había caído con motivo del desastre del Uarga. En las alturas y puntos estratégicos de la bahía de Alhucemas y perfectamente dirigidos por elementos extraños, emplazaron excelentes baterías que a diario disparaban sobre nuestros barcos y la isla, con una precisión reveladora de gentes expertas en el manejo de la artillería; habían abierto trincheras, construído defensas y excavado disimulados nidos de ametralladoras; en suma, prepararon un plan completo de resistencia como en ninguna ocasión soñaron aquellos indómitos e ignorantes urriagueles, pletóricos entonces de toda clase de material moderno.

Por su parte, los franceses, mientras nos ocupábamos de la organización del desembarco, acumularon en su zona extraordinario número de refuerzos e iniciaron la contraofensiva, realizándose algunas operaciones, en las que sufrieron sensibles pérdidas.

Nuestros aviadores volaban incesantemente sobre Axdir, Tensaman y Beni-Urriaguel, bombardeando aquellos territorios, y nuestros barcos no sólo vigilaban la costa, sino que atendían igualmente al servicio de convoyes a los Peñones, y castigando aquella costa cuando era preciso, casi a diario.

En los últimos días de agosto el *España 5* y el guardacostas *Targa,* condujeron al Peñón de Alhucemas un importante convoy de víveres, municiones y aguada que allí desembarcaron en una plácida noche de luna. Es de justicia hagamos mención honrosa del capitán del *España 5,* D. Mauro Uribarren, a quien el capitán de fragata D. Guillermo Díaz y Arias Salgado, al cesar como jefe de los convoyes marítimos, aludió en un discurso. Los servicios—dijo—que el *España* prestó, por él son dirigidos. Su arrojo, competencia y espíritu de sacrificio, consiguen formar de su dotación una tripulación militar, y con los buques de combate forma, colocándose bajo el fuego enemigo en distintas ocasiones, siendo cañoneado, afortunadamente sin consecuencias. Los abastecimientos de Vélez y Alhucemas, se hacen sin interrupción durante tres años y medio, y no tengo para qué aclarar lo peligroso de burlar el bloqueo continuamente. Cuatro inviernos de servicios en la costa, de ellos los tormentosos del 23 y 24, pasados en la mar puede decirse, con dos, tres y hasta cinco remolques, sin quebranto en el personal ni material, dicen bien claro cuánta ha sido la asiduidad, celo y competencia demostrada. El capitán Urribarren es digno de las mayores distinciones."

Al terminar agosto, los franceses llevaban muy adelantada la ofensiva, y tras rudos y sangrientos combates iban recuperando algunas antiguas posiciones al Norte del Uarga.

En Melilla y Ceuta se concentraron los barcos de la Compañía Transmediterránea, requisados en junio por el Gobierno, y todo estaba listo y dispuesto para emprender la magna epopeya que nos había de facilitar el completo dominio de nuestra zona, contra la voluntad del soberbio Abd-el-Krim, que rechazó todo intento de paz ofrecida leal y generosamente por los gobiernos de las dos naciones protectoras.

En Tetuán, en la Alta Comisaría, se reunieron los técnicos del Ejército y Armada, adoptando los acuerdos e instrucciones necesarias para el uso de la telegrafía sin hilos, señales y otros elementos. A estas reuniones asistieron el señor jefe de Estado Mayor de las fuerzas navales del Norte de Africa, capitán de fragata Boado; el capitán de

corbeta D. Angel Suances y el teniente de navío D. Castor Ibáñez de Aldecoa, agregados a dicho Estado Mayor.

Con sujeción a los acuerdos adoptados e instrucciones del Alto Mando, el día 1.º de septiembre comenzó en Ceuta el embarque de material en los vapores y barcazas *Kas* atracadas al muelle de la Puntilla.

El día 2 el contralmirante Guerra Goyena reunió a bordo del cañonero *Cánovas del Castillo* a los capitanes de los buques mercantes y les dió instrucciones sobre el orden que había de llevar el convoy, medidas para caso de nieblas, averías, incendio, etc.

Al día siguiente, 3, por el Estado Mayor de la división, se dictaron las órdenes necesarias para el desarrollo del plan a realizar, teniendo en cuenta las recibidas del Alto Mando; y el 4 llegó el general Guerra Goyena a Ceuta, procedente de Tetuán, para ultimar detalles de la expedición y embarcar, a fin de emprender el viaje en la tarde del siguiente día en dirección a Río Martín.

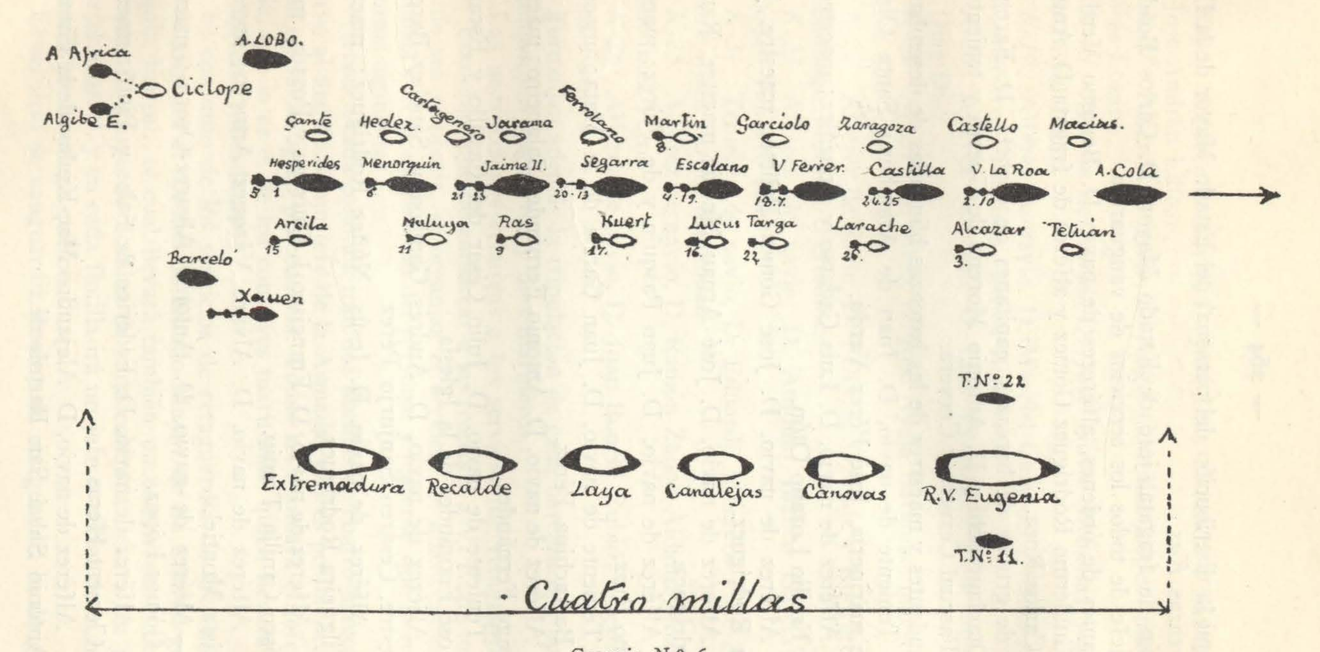
En la tarde del mismo día 4, quedaron establecidos en el buque insignia, crucero *Reina Victoria Eugenia,* todos los servicios anejos al Mando, reuniendo el almirante a los comandantes de todos los buques, dándoles las órdenes precisas para el desempeño de su misión. También reunió a todos los oficiales de los diferentes barcos, y destinos que debían formar las dotaciones de las barcazas *Kas,* labor intensa para el Estado Mayor, repartiéndose estos oficiales a sus mandos, dándoles instrucciones sobre la organización de detalles, quedando todo lo concerniente a destinos ultimado antes del anochecer. No terminó aquí la labor de este día, sino que, incluso durante la noche, con el jefe de transportes, tercer comandante del crucero *Reina Victoria,* D. José Contreras y el capitán de corbeta, jefe de las barcazas necesarias para que todo lo relativo a las *Kas* y organización del convoy quedase listo al amanecer del día 5.

El orden de formación y marcha de este convoy, es el que se detalla en el croquis núm. 6.

A las barcazas *Kas* también se encomendó el servicio de evacuación de heridos, dotadas con personal sanitario de los buques de la Escuadra que los conducirían a los barcos hospitales o al de la isla de Alhucemas, según el grado de urgencia de la intervención quirúrgica.

Los buques hospitales eran los encargados, cuando se les ordenara, de evacuar los heridos a los puertos de Africa o a Chafarinas, Málaga y Almería, según instrucciones de cada caso, sobre la base de ser evacuados los indígenas a los territorios de su procedencia, y los soldados del Tercio a las plazas de Africa, precisamente.

Para las evacuaciones de suma urgencia destináronse dos hidros Dornier.



Croquis N.º 6.

Orden de formación de las Fuerzas Navales del Norte de Africa y convoy de la brigada Saro.

He aquí la distribución del personal del Estado Mayor de la División y barcazas *Kas*.

Capitán de fragata, jefe de Estado Mayor, D. Carlos Boado y Suances, jefe de todos los servicios de vanguardia.

Ayudantes de órdenes, alféreces de navío D. Benigno Verdía y Jolí y D. Guillermo Rodríguez Gómez y alférez de fragata D. Antonio Guitian y Carlos Roca.

Jefes de grupos de barcazas, capitanes de corbeta, D. Fernando Delgado Otaolaurruchi y D. Antonio Moreno de Guerra y teniente de navío, D. Pascual Cervera y Cervera.

Comandantes y maestres de las barcazas blindadas de desembarco:

K-1 Teniente de navío, D. Juan de Aramburu Santa Olalla; maestre de marinería, José Pérez Verdú.

K-2 Alférez de navío, D. Luis Cadarso y González; maestre de marinería, Emilio Lozano Otón.

K-3 Alférez de navío, D. José Gómez Pallete; maestre, José Fernández Rodríguez.

K-4 Alférez de navío, D. José Arnau Maciá; maestre, Ramiro Núñez Rodríguez.

K-5 Alférez de navío, D. Juan Pasquín y de Flórez; maestre, José Lozano Ruiz.

K-6 Teniente de navío, D. Juan García de la Mata; maestre, Francisco Barrachina Pérez.

K-7 Alférez de navío, D. Antonio Fernández Salgueiro; maestre, Camilo Brage Fernández.

K-8 Teniente de navío, D. Julio César del Castillo y Escarza; maestre, José Fernández de la Iglesia.

K-9 Alférez de navío, D. Andrés Gamboa y Sánchez-Barcaiztegui; maestre, Cesáreo Sanjurjo Pérez.

K-10 Alférez de navío, D. Jesús Núñez Rodríguez; maestre, Antonio Filgueira Rodríguez.

K-11 Alférez de navío, D. Francisco J. Quiroga y Posada; maestre, Francisco Canilla Trenio.

K-12 Alférez de navío, D. Alvaro Vázquez Armero; maestre, Juan Bautista Montiel.

K-13—Alférez de navío, D. Antonio Alvarez-Osorio; maestre, Francisco Gómez López.

K-14 Alférez de navío, D. Federico de Salas y Pintó; maestre, Francisco Clement Heras.

K-15 Alférez de navío, D. Alejandro Mac-Kinlay de la Cámara; maestre, Antonio Salvá San Bartolomé.

K-16 Alférez de navío, D. José Luis Miranda y Sánchez; maestre, José Andreu Lillo.

K-17 Alférez de navío, D. Angel González López; maestre, José Francés Lozano.

K-18 Alférez de navío, D. José Noval Bruzola; maestre, Ricardo Puyol Lirón.

K-19 Alférez de navío, D. Marcial Gamboa y Sánchez Barcaiztegui; maestre, Francisco Gómez Bosch

K-20 Alférez de navío, D. Luis Verdugo y Font; maestre, Tomás Díaz Díaz.

K-21 Alférez de navío, D. José Ayala Baraona; maestre, Miguel Alvarez San José.

K-22 Alférez de navío, D. Félix de Ozamiz y Rodríguez; maestre, Santiago Montero Fernández.

K-23 Alférez de navío, D. Antonio Blanco García; maestre, Francisco Tendero Baeza.

K-24 Teniente de navío, D. Eduardo Montero y de Azcárraga; maestre, Juan Benito Marrodan.

K-25 Alférez de navío, D. Ramón Zanon Aldaluz; maestre, Diego Martínez Haro.

K-26 Alférez de navío, D. Juan Bonelli Rubio; maestre, Vicente Molina Fuentes.

Formaban además la tripulación de cada barcaza dos operarios de máquinas, dos fogoneros y diez marineros.

Las instrucciones relativas a los servicios de retaguardia decían:

"Con objeto de desembarcar a las tropas y a V. E. de todo aquéllo que no sea combatir, se organiza el servicio de abastecimiento de las columnas y el de evacuación del personal y material que lo requiera, en la forma siguiente:

Afectas a cada columna iran dos flotillas de cuatro barcos y uno de reserva al mando de un jefe de la Armada, y si es posible, cada flotilla de un oficial de igual procedencia. Todas las mandará el jefe de la Armada, que lo es el de los convoyes marítimos, quien llevará un asesor del Ejército subordinado.

El conjunto de los servicios de retaguardia de las fuerzas en el mar lo asumirá el coronel de Estado Mayor de mi Cuartel general don Joaquín Fanjul, el cual llevará también un asesor subordinado de la Armada. El grupo de flotillas de cada columna llevará un jefe de mi Cuartel general, y en cada flotilla irá un jefe u oficial de la misma procedencia que la carga que conduzca.

El servicio de vanguardia de éste de retaguardia lo dirigirá el jefe

de Estado Mayor de las Fuerzas Navales, a quien acompañará un jefe de Estado Mayor de mi Cuartel general.

Cada columna se entenderá directamente con el jefe de mi Cuartel general encargado de su grupo de flotillas, quien mantedrá relación con el jefe de los servicios de aquélla.

Todo este personal se ajustará a órdenes escritas, que modificarán según las necesidades de las columnas que sirvan, con arreglo a las indicaciones de V. E. o de sus jefes.

Todos los elementos (excepto el ganado y la dotación de urgencia de las tropas que puedan ir en las barcazas *Kas*) irán en los mismos barcos que conduzcan éstas, respetando su división en flotillas, con arreglo al siguiente cuadro:

COLUMNA FERNÁNDEZ PÉREZ: *Flotilla núm. 1.—Lázaro,* víveres y pienso; *Navarra,* municiones; *Aragón,* material de fortificación; *Sagunto,* ídem de Sanidad.

Flotilla núm. 2.—Alhambra, víveres y pienso; *Jorge Juan,* municiones; *Menorca,* material de fortificación; *Florida,* material de campamento, panadería y bidones y cubas.

Flotilla núm. 3.—Roger de Flor, 400 cabezas de ganado; *Villarreal,* barco hospital para 300 heridos; *Cullera,* transportes y reservas; un barco aljibe de 100 toneladas.

Reserva.—Romeu, la de municiones y material de fortificación de reserva.

COLUMNA SARO: *Flotilla núm. 4.—Castilla,* víveres y pienso; *A. Cola,* municiones; *Cabañal,* material de fortificación; *Hespérides,* material de Sanidad.

Flotilla núm. 5.—Segarra, víveres y pienso; *Vicente Ferrer,* municiones; *V. La Roa,* material de fortificación; *Menorquín,* material de campamento y panadería

Flotilla núm. 6.—Amorós, 400 cabezas de ganado; *Barceló,* barco-hospital para 330 heridos; *Andalucía,* barco-hospital de reserva de igual capacidad; un barco aljibe de 330 toneladas.

Reserva.—Escolano, reserva de municiones y material de fortificación.

En cada columna, la carga de los elementos se distribuirá por igual entre los dos barcos que tienen asignados con objeto de que la pérdida o separación accidental de uno de éstos no prive a la columa de aquél; de esta manera la flota tiene también elasticidad suficiente para hacer frente a un fraccionamiento de las columnas o cambio de plan.

Al regresar las barcazas *Kas* de llevar a tierra las fuerzas de la columna Saro, se distribuirán (salvo modificación impuesta por las circunstancias) de la manera siguiente:

Tres a los dos transportes que conduzcan la artillería, para desembarcar simultáneamente las tres baterías.

Dos a cada uno de los tres transportes con material de fortificación.

Dos a cada uno de los transportes de víveres.

Dos al transporte que conduce material de campamento y panadería.

Dos al transporte que conduce material sanitario.

Tres en reserva para la evacuación de bajas o ser empleadas donde se crea conveniente.

Si V. E. o los jefes de columna lo estiman necesario, con arreglo a las circunstancias, podrán variar el orden según la urgencia, solicitándolo del jefe correspondiente.

Conviene que en lo posible se tome la carga al mismo tiempo de los dos barcos que la llevan análoga, con el fin de que no quede un solo transporte cargado y su pérdida pudiera ocasionar grave trastorno al abastecimiento.

Si la forma de desarrollarse la operación lo permite, debe procurarse por todos los medios que las barcazas queden cargadas y fondeadas a la inmediación de la base de cada columna al anochecer, permaneciendo toda la noche en contacto con las tropas y regresando al día siguiente a tomar nueva carga en los transportes tan pronto como terminen de desembarcar lo que tuvieran a bordo. Estas barcazas cubrirán con sus dotaciones el frente de mar, vigilantes y dispuestas a repeler cualquier agresión."

¡Por fin! Había llegado la hora tan ansiada del castigo y de que España se librase del peso y las amarguras de tantos horrores y desdichas...

Es de justicia que, antes de cerrar este capítulo, consignemos como final del mismo la relación o cuadro de los oficiales de cubierta y de máquinas de los vapores de la Compañía Transmediterránea que formaron el convoy de ambas escuadras de operaciones.

Helos aquí:

A. Lázaro.—Capitán: D. José Navarrete Quintero.—Oficiales: 1.º, D. Francisco Maristany Castellá; 2.º, D. Arturo de Bonis Naranjo. Radio: D. Fernando Félix Capote.—Maquinistas: 1.º, D. Gaspar Company Bosch; 2.º, D. Pedro Palmer Albertí; 3.º, D. Aurelio Velo García

Aragón.—Capitán: D. Elías González López.—Oficiales: 1.º, don Francisco Serra Serra; 2.º, D. Manuel Bayona Bayona.—Radio: D. José Gutiérrez.—Maquinistas: 1.º, D. José Torres Vila; 2.º, D. Enrique San Antonio Roch; 3.º, D. Antonio Olivert Albors.

Navarra.—Capitán: D. Buenaventura Inchausti Inchusagarri.—

Oficiales: 1.º, D. Ramón Lluch Navarrete; 2.º, D. Juan Mirats Esteve.—Radio: D. Rafael Fernández Quetglas.—Maquinistas: 1.º, D. Vicente Noguera Palau; 2.º, D. Jaime Cisa Más; 3.º, D. Jaime Pericas Ferragut.

Sagunto.—Capitán: D. Juan Tonda Tur.—Oficiales: 1.º, D. José Pérez Llorca; 2.º, D. José Pagés Sala.—Radio: D. Vicente Rodríguez Alonso.—Maquinistas: 1.º, D. Juan B. Cubells Pérez; 2.º, D. Emilio Piedra Albis.

Alhambra.—Capitán: D. Juan Arriandiaga Erezuma.—Oficiales: 1.º, D. Francisco Morales Galiana; 2.º, D. Matías Lloret Papí.—Radio: D. Inocencio Villalba.—Maquinistas: 1.º, D. Ignacio Llompart Benansar; 2.º, D. Vicente Vives; 3.º, D. José Boix Lanuza.

Isla de Menorca.—Capitán: D. Miguel Pérez Mompell.—Oficiales: 1.º, D. Isidoro Cuadrado Sancha.—Radio: D. Francisco Bernal Delmo.—Maquinistas: 1.º, D. Vicente Ferrer Carabal; 2.º, D. Miguel Ramos Estévez.

Jorge Juan.—Capitán: D. Mateo Seguí Darder.—Oficiales: 1.º, don José Albertí Palmer; 2.º, D. Roberto Aranda Riera.—Radio: D. Julio de la Asunción Dasí Molina.—Maquinistas: 1.º, D. Vicente Dolz Roca; 2.º, D. José Gascó Contey; 3.º, D. Jaime Bauzá Covas.

Florinda.—Capitán: D. Luis Gaspar Lasheras.—Oficiales: 1.º, don Pedro Escrig Mayor; 2.º, D. Rogelio Hernández Rodríguez.—Radio: D. Benito Ariño Palacios.—Maquinistas: 1.º, D. Enrique Martínez Ballester; 2.º, D. Rafael Salvá Pujol; 3.º, D. Jesús Monfort Abad.

Romeu.—Capitán: D. Silvestre Sensat Oliver.—Oficiales: 1.º, don Juan Zaragoza Galiana; 2.º, D. Fernando Gomila Gozálbez.—Radio: D. Rafael Amat.—Maquinistas: 1.º, D. Antonio Riera Roselló; 2,º, don Antonio Suau Caldés; 3.º, D. Francisco Martí Luciá.

Roger de Flor.—Capitán: D. Alejandro Gummá Martí.—Oficiales: 1.º, D. Luis Felipe Pellón Aparicio; 2.º, D. Jaime Estarellas Mir. Radio: D. José Alomar.—Maquinistas: 1.º, D. Pelegrín Coscollá Lluch; servicios de enlace y otros auxiliares. Toda la tarde del día 4 fué de 2.º, D. Antonio Más Homar, 3.º, D. Ambrosio Sitges Borras.

Villarreal.—Capitán: D. José Espejo Jaén.—Oficiales: 1.º, D. Santiago Jaume Bisbal; 2.º, D. José Gutiérrez Martínez.—Radio: D. Enrique López Astudillo.—Maquinistas: 1.º, D. Enrique Fuster Ballester; 2.º, D. Vicente Sanjoaquín Vicent; 3.º, D. Juan Puerto Ortizá.

Cullera.—Capitán: D. Tomás Alsina Pagés.—Oficiales: 1.º, don Pedro Oliver Suñol; 2.º, D. Emilio Molina Méndez.—Radio: D. Carmelo Balbastre Peyró.—Maquinistas: 1.º, D. Antonio Escrivá Almiñana; 2.º, D. Salvador Miralles Ullé.

Castilla.—Capitán: D. Pedro Regalado Palacios.—Oficiales:

1.°, D. Agustín Lledó Zaragoza; 2.°, D. José Leal Solera.—Radio: don Agustín Granados Solanas.—Maquinistas: 1.°, D. Pedro Beltrán Coll; 2.°, D. Gabriel Salvá Morey; 3.°, D. Fernando Bauzá Sansó.

Cabañal.—Capitán: D. José M.ª Sanchís Escolano.—Oficiales: 1.°, D. Luis de Dios Lledó; 2.°, D. José del Pino y Saiz Miró.—Radio: D. Lucas Marroig Cerdá.—Maquinistas: 1.°, D. Francisco Marimón Coll; 2.°, D. Aurelio Sancho Prieto; 3.°, D. Nicolás Barber Climent.

A. Cola.—Capitán: D. Gerardo Corpas Valero.—Oficiales: 1.°, don Vicente Cervera Villarroel; 2.°, D. Juan Colás Peris.—Radio: D. Luis Llobera Cerdá.—Maquinistas: 1.°, D. Lucas Fernández Alvarez; 2.°, D. Juan Bernal Lluch.

Hespérides.—Capitán: D. Roberti Pitarch Pechuan.—Oficiales: 1.°, D. Salvador Pró Capdepón.—Radio: D. Juan Clavijo de la Vega. Maquinistas: 1.°, D. Norberto Abad Loizaga; 2.°, D. Fernando Villaverde González.

Capitán Segarra.—Capitán: D. Cristóbal Domenech Peyró.—Oficiales: 1.°, D. Ricardo Samaranch Almela; 2.°, D. Manuel Fernández Pery.—Radio: D. Miguel López.—Maquinistas: 1.°, D. Pablo Padró Albricias; 2.°, D. Pedro Llompart Benansar.

Vicente La Roda.—Capitán: D. Joaquín de Seoane Segovia.—Oficiales: 1.°, D. Manuel de Angulo Vázquez; 2.°, D. Bartolomé Bauzá Sansó.—Radio: D. Vicente Bolo Moncho.—Maquinistas: 1.°, D. Buenaventura Vives Martorell; 2.°, D. Jaime Bueno Roses.

Vicente Ferrer.—Capitán: D. Juan V. Azcárate Mendialbua.—Oficiales: 1.°, D. Dámaso Cafranga Goitia; 2.°, D. Augusto Fernández G. de Linares.—Radio: D. Vicente Ivars Castells.—Maquinistas: 1.°, D. Antonio Meléndez; 2.°, D. Juan Brown Borrás.

Menorquín.—Capitán: D. José Boix Mingot.—Oficiales: 1.°, don Bartolomé Devesa Girán; 2.°, D. Fernando Orúe García.—Radio: don José Pérez Llamas.—Maquinistas: 1.°, D. Vicente Celaya Ballester; 2.°, D. Juan Alós García.

Escolano.—Capitán: D. Pascual Silvestre Albors.—Oficiales: 1.°, D. Rafael Genovés Hernández; 2.°, D. José Moysi Vidal.—Radio: D. Néstor Jerez.—Maquinistas: 1.°, D. Vicente Pérez Fuster; 2.°, don Mariano Galotto Espert; 3.°, D. Gabriel Amorós Barceló.

Cirilo Amorós.—Capitán: D. Joaquín Herrera Rabasa.—Oficiales: 1.°, D. Vicente Zaragoza Bayona; 2.°, D. Manuel Chinesta Ibáñez. Radio: D. Manuel López.—Maquinistas: 1.°, D. Ramón Panadero Fernández; 2.°, D. José Marimón Vinardell; 3.°, D. Angel Hierro Rodríguez.

Barceló.—Capitán: D. José Oller Taroncher.—Oficiales: 1.°, don Luciano Alcón Moltó; 2.°, D. Juan Pons Florit.—Radio: D. Nemesio

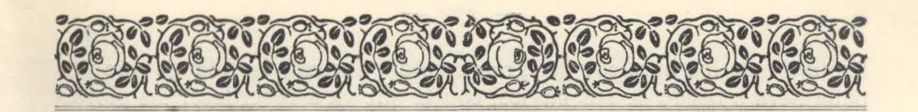
Irurita Almendoz.—Maquinistas: 1.°, D. Luis Gasull Such; 2.°, D. José M. Pedrero Gómez; 3.°, D. José Ginerés Terol.

Andalucía.—Capitán: D. Juan Estela Abraham.—Oficiales: 1.°, D. Jerónimo Plá Maristany; 2.°, D. Indalecio Llamas Aldoeta.—Radio: D. Jesús Chaves.—Maquinistas: 1.°, D. Joaquín Matoses Rizo; 2.°, D. Octavio Pérez Palá; 3.°, D. Arturo Máñez Rovira.

Rey Jaime II.—Capitán: D. Francisco Marsal Español.—Oficiales: 1.°, D. Pablo Roca Roca; 2.°. D. Rafael Palmer Moll.—Radio: don Antonio Bascuñana Ferrer.—Maquinistas: 1.°, D. Jaime Serra Calafat; 2.°, D. Sebastián Ripoll Ferrat; 3.°, D. Miguel Garau Vidal.

Listos para la acción, en el capítulo siguiente veremos como se desarrolló el plan que despejó la incógnita del problema que durante tantos años preocupó a los gobiernos y al país en general, pesadilla de que la libró el ilustre hombre de Estado D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, marqués de Estella.

Nuestra atención ha de fijarse especialmente en la labor y maniobra de los elementos navales, en razón a que éste es el objeto de nuestra crónica, y a la consideración de que cuanto se relaciona con las brigadas de desembarco ha sido técnica y magistralmente tratado en la notable obra que lleva por título *La columna Saro en la campaña de Alhucemas*.



CAPITULO II

El desembarco.

El momento solemne había llegado. El sábado 5 y domingo 6 de septiembre en Ceuta y Melilla la animación era extraordinaria: en sus puertos embarcáronse, en la más numerosa flota que España organizó en los modernos tiempos, las aguerridas huestes reunidas, instruídas y equipadas para la magna empresa. El general en jefe dirigióles la siguiente alocución:

"Al Ejército de España en Africa: La rebeldía tenaz y creciente de Abd-el-Krim y sus secuaces contra el Majzén de Marruecos y sus naciones protectoras ha determinado a los gobiernos de Francia y España, después de agotar todos los recursos para atraerle a una sumisión digna y beneficiosa, a realizar unas operaciones de castigo que abatan su soberbia y quebranten su poder.

Todo se ha previsto, estudiado y resuelto en forma que el Ejército y la Marina, dentro de las penalidades inherentes a toda campaña, tengan atendidas sus necesidades.

Tenéis confianza en vosotros mismos, y hacéis bien, que valéis más que todo lo que se os puede poner enfrente. Yo la tengo en vosotros, y creo que la tenéis en mí, que no en balde llevo un año a vuestro frente y os he dirigido en empresa más difícil que la de ahora, en que os condujeron y mandaron brava y expertamente los mismos generales, jefes, oficiales y clases que hoy están a vuestro frente.

Los bravos y aventureros legionarios, que han visto en la bandera española la tradición gloriosa y el emblema de la civilización en esta empresa; los indígenas, expertos y valerosos, que conocen la justicia de nuestro proceder y la formalidad de nuestros tratos y los bienes que representamos para su país, y los soldados peninsulares, descendientes

legítimos de los heroicos del gran capitán, forman la falange que España lleva a bordo de sus navíos, con la que va a reverdecer las glorias de sus antepasados, no por mero afán de guerrear, sino porque su propia conservación le obliga a desembarazarse de quien lleva su audacia a amenazarla en el propio territorio nacional.

La Empresa no es fácil ni se puede realizar sin riesgos, fatigas y privaciones; pero si todos cumplimos con nuestro deber, el triunfo es seguro y él nos conducirá al reposo y tranquilidad de la zona, y a muchos, a sus hogares, con la hermosa recompensa del deber cumplido que, sea éste, sea otro, siempre es rudo, porque así lo impone la realidad de la vida contra lo que os predican los utopistas que, diciendo buscar la paz universal, no han encontrado hasta ahora otro medio que deshacerse y aniquilarse los unos a los otros, en lucha de codicias y ambiciones, como si hubieran retornado al salvajismo.

Cumplamos, pues, como ciudadanos y soldados españoles, dignos del pasado y de nosotros mismos, que podemos y debemos tener el orgullo de ser una raza excelsa, un pueblo fuerte y una nación organizada y gobernada.

Muy pronto espera felicitaros por el triunfo vuestro general en jefe, *Miguel Primo de Rivera*."

El tiempo espléndido parecía querer asociarse a la obra de España anhelosa de paz y de justicia, impelida por fuerza a la acción de castigo a que se hiciera acreedor el aventurero Abd-el-Krim.

En la mañana del día 5 embarcaron en Ceuta las unidades de la brigada Saro con arreglo a la siguiente distribución:

VAPORES.—*A. Cola;* Batallón de Cazadores de Africa, núm. 8.

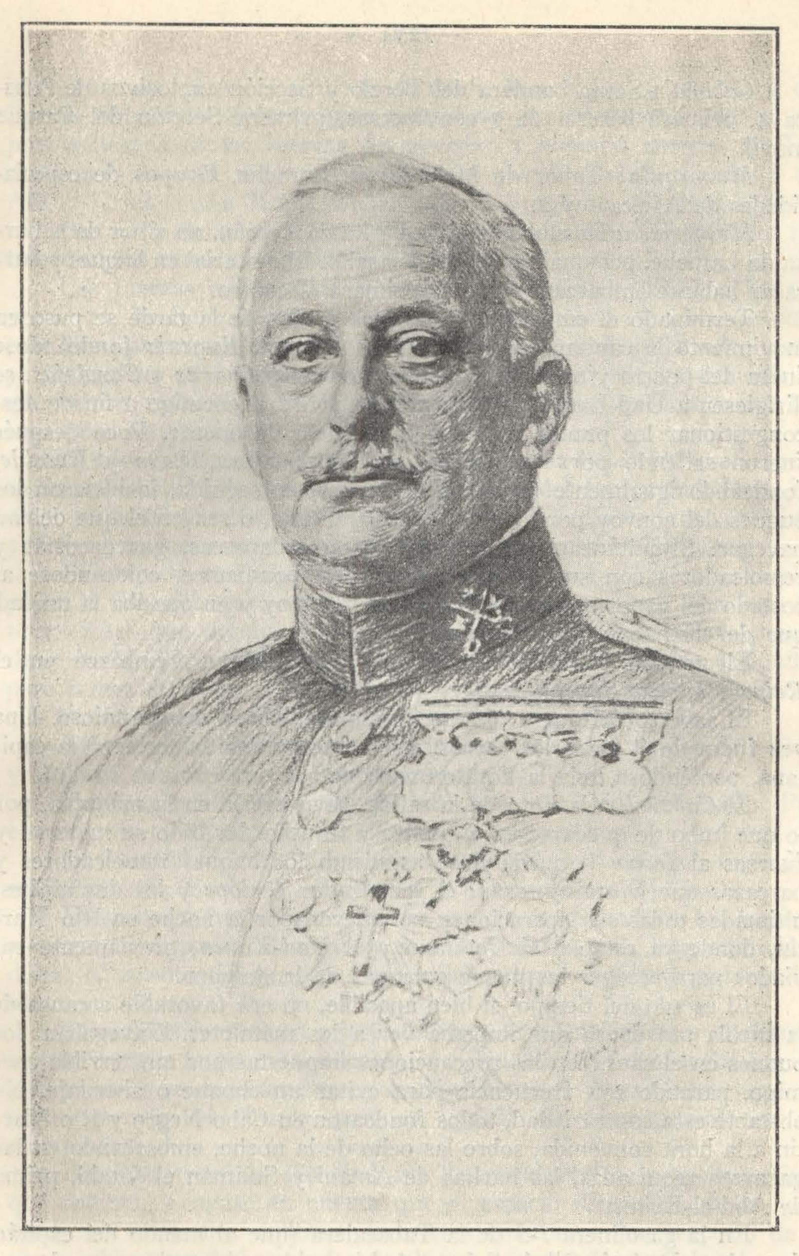
Vicente la Roda: Batallón de Cazadores de Africa núm. 5, Sección de especialistas de Africa, núm. 6.

Castilla: Primero y segundo Tabores de Regulares de Tetuán, Tercera batería de obuses de 10'5, Tercera sección Parque Móvil y taller de reparaciones.

Vicente Ferrer: Batallón Cazadores de Africa núm. 3, secciones de especialistas de Africa 4.

Escolano: Grupo de Zapadores batallón de Tetuán, Grupo de Zapadores expedicionarios, Compañía de telégrafos eléctricos, Compañía de telégrafos óptica, Sección radio, Sección alumbrado, Parque de Ingenieros, Compañía de Montaña de Intendencia, Sección de Montaña de Sanidad, Sección higiene, Personal Hospital móvil, Sección de camilleros.

Segarra: Séptima bandera del Tercio y Sección explosivos Africa 6, segunda batería de 7 centímetros y segunda Sección Parque móvil tercer Tabor de Regulares de Tetuán.



General D. Miguel Primo de Rivera, Marqués de Estella
Presidente del Consejo de Ministros y general en jefe del Ejército de Africa.

Cabañal: Sexta bandera del Tercio y Sección explosivos de Africa 4, primera batería de 7 centímetros, primera Sección del Parque móvil.

Menorquín: Tabor de Mehal'la de Larache, Grupos de especialidades de Africa 1 y 2.

Hespérides: Dos tabores de la harka de Tetuán, un tabor de la harka de Larache, personal de carros de asalto. El material en buques y barcazas habíase embarcado los días primero al cuatro.

Terminado el embarque, a las tres y diez de la tarde se puso en movimiento la capitana, crucero *Reina Victoria Eugenia* fondeándose fuera del puerto y ordenando a los cañoneros *Cánovas* y *Canalejas*, se dirigiesen a Uad-Lau e hicieran presión sobre el enemigo a fin de descongestionar los puntos en los que se había de operar. Poco después fueron saliendo por este orden: el *Extremadura, Laya* y *Recalde*, fondeando igualmente fuera del puerto; y, en seguida, lo hicieron los buques del convoy por el orden antes indicado, o sea en el que debían navegar. Simultáneamente salieron los guardapescas, guardacostas y remolcadores con sus barcazas *Kas* correspondientes, colocándose al costado del vapor mercante anexo en el convoy y en que iba la unidad que de ellas tenía que servirse.

El general Saro, con todo su Estado Mayor, embarcó en el *Reina Victoria Eugenia*.

El aspecto del puerto durante estas maniobras era grandioso. Una vez fuera de él todos los barcos, a las cinco y veinticinco levó la capitana, poniéndose toda la flota en marcha.

El *Cabañal*, a la hora de la salida, tuvo avería en la máquina, por lo que hubo de quedarse en el puerto y transbordar todo su material y fuerzas al *Jaime I*, quedándose asimismo los buques remolcadores y barcazas que le eran anexas; el remolcador *Cíclope* y los dos aljibes, ultimadas todas sus operaciones, se unieron por la noche en Río Martín, donde ya estaban el *Gaditano* y el *Uad-Xauen*, previamente enviados para recoger las nueve gabarras de la Aduana.

El estado del tiempo, si bien apacible, no era favorable a causa de la niebla tan densa que impedía ver a los matalotes. Navegaban los buques en el caos, con las precauciones impuestas por tan terrible enemigo, parando con frecuencia para evitar un choque o abordaje. No obstante esta contrariedad, todos fondearon en Cabo Negro y Río Martín a la hora convenida, sobre las ocho de la noche, embarcando en las gabarras requisadas, las harkas de Amani y Solimán el Jatabi, primo de Abd-el-Krim.

En la gasolinera *I-5* de la Tabacalera (que al mando del capitán de corbeta D. Luis Gil de Sola, se había unido voluntariamente al con-

voy), fueron a tierra el teniente de navío Mendizábal y un oficial de Estado Mayor del Ejército para comunicar por teléfono al general en jefe la llegada de las fuerzas sin novedad y adquirir noticias de Tetuán, que no eran muy tranquilizadoras por la audaz acometida de Abd-el-Krim contra Kudia Tahar, con el propósito de detener nuestras fuerzas y demorar el desembarco. ¡Vano intento! España no retrocedía; iba resuelta camino de Alhucemas.

Las fuerzas embarcadas ignoraban el objetivo a realizar. La reserva era absoluta en cuanto a este extremo; la ansiedad era general, pero bien pronto se conocieron las decisiones del Alto Mando, pues, ya los navíos en franquía, se entregó a jefes, oficiales y periodistas que habían embarcado con las tropas, unos pliegos que contenían las siguientes instrucciones:

"Todo cuanto se ha propalado por la Prensa o de viva voz respecto de operaciones de desembarco en la bahía del Lau y Sidi-Dris, incluso en la misma playa de Suani (entre las desembocaduras del Guis y Nekor) es inexacto y con tendencia a desorientar al enemigo.

El proyecto real consiste en un desembarco por sorpresa en la playa de la Cebadilla para apoderarse del Morro y constituir una base de operaciones que domine la bahía de Alhucemas. La columna procedente de Melilla intentará el desembarco por Cala Quemado y Bonita, para cerrar esta base. Si la sorpresa fracasa no hay que desalentarse, que tenemos medios de realizar el desembarco a viva fuerza.

Así, pues, las primeras demostraciones frente al Lau y Sidi-Dris y Quilates son meramente fintas o amagos.

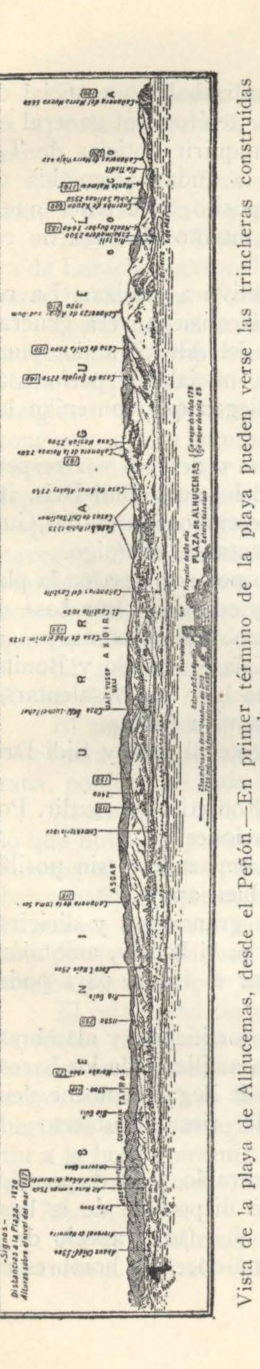
Posteriormente, y apoyados en esta base, el objetivo es Axdir. Por el momento no alcanza a más el radio de operaciones.

Lo esencial es constituir un frente unido, enlazado y sin posible envolvimiento. Es decir, retaguardia y flancos bien apoyados.

La primera fuerza que salte ha de ser de granaderos y dirigirse audazmente al puesto de guardia y a la artillería, si la hay, aniquilándolas. Al mismo tiempo otra fuerza debe cerrar el frente para poder hacer prisioneros.

Trazado el frente con acierto militar, debe fortificarse y alambrarse para resistir la primera reacción ofensiva. La artillería de los barcos y la aviación protegerán esta operación. Antes de llegar la noche debe estar cerrado el frente por un perfil de tierra cubierto de alambradas.

Hay que evitar la densidad, que hace vulnerable, y la dispersión, que debilita. Téngase en cuenta que el espacio disponible de la base ha de ser unos diez millones de metros cuadrados (un trapecio de 6 por 5 kilómetros de base y dos de altura), y como doce mil hombres en



Vista de la playa de Alhucemas, desde el Peñón.—En primer término de la playa pueden verse las trincheras construidas por los moros.

ella representan una superficie vulnerable de seis mil metros cuadrados, la proporción probable es de un impacto por cada tres mil proyectiles. Una vez preparado el terreno con trincheras, abrigos y caminos cubiertos, esta proporción pasa a ser un impacto por cada quince o veinte mil proyectiles; es decir, que para herir cien hombres, el enemigo tiene que disparar dos millones de cartuchos.

Los jefes de servicios de retaguardia se ocuparán del desembarco del material, municiones, agua, víveres y de evacuar bajas. Los de las fracciones combatientes atenderán sólo al combate.

Mucha vigilancia y disciplina en los fuegos siempre; especialmente de noche.

El orden, rapidez en el desembarco y el encaje adecuado en la línea general son de la mayor importancia, pues hay que adelantarse a la concentración del enemigo y apoyar pronto los flancos en el terreno para evitar todo envolvimiento.

Las operaciones posteriores de avance serán objeto de prevenciones especiales.

Los franceses tienen más difícil misión, y un frente más extenso y de mal terreno. Están situando grandes núcleos de fuerza a lo largo de él, acumulando material y afianzando su retaguardia. Sólo nuestra operación, actuando a modo de ventosa que atraiga al enemigo, puede permitirles marchar hacia el Norte y buscar el enlace con nosotros. En determinado momento este avance francés requerirá apoyo de su extrema derecha, que se le podrá prestar desde las avanzadas de nuestro frente de Melilla.

El interés nacional y de la civilización aconsejan resolver este problema definitivamente."

A las dos de la madrugada del día 6 se incorporaron a la flota los buques

que quedaron en Ceuta. A las seis se levó, dando avante los barcos de la división de fuerzas navales del Norte de Africa, y los del convoy, conservando la formación prevenida, dirigiéndose a Uad-Lau, en donde se detuvo éste, fuera del alcance de las baterías enemigas. A las siete y cuarenta y cinco se tocó zafarrancho de combate y a las ocho y quince, frente a Punta Omara, navegando lentamente en línea de fila paralela a la costa, se rompió el fuego batiendo al numeroso enemigo que coronaba los acantilados de la costa y las alturas de Caseras, Tebel, Axaxa y Targa.

A las nueve y treinta se suspendió el fuego para virar sobre babor, recibiendo en este momento un impacto el *Extremadura,* por la amura, afortunadamente sin consecuencias. A las diez y veinte se tocó alto el fuego para almorzar, y una hora después se paró junto al convoy, dándose órdenes que en la *I-5* comunicó el teniente de navío Cervera, para que todos los buques desembarcasen las tropas a las barcazas. A las cuatro y cuarenta todo el personal estaba estibado en las *Kas,* que tomaron a remolque los respectivos buques y se organizó el convoy con rumbo a Morro Nuevo protegido por el crucero *Extremadura* y cañonero *Laya,* bajo las órdenes del jefe de Estado Mayor D. Carlos Boado, que, como jefe de todos los servicios de vanguardia, embarcó en el torpedero *11* para llevar órdenes reservadas al Peñón de Alhucemas y seguir luego con el convoy.

El torpedero *22*, que con el *11* hasta aquel momento navegaran por las aletas de la capitana, también se incorporó al convoy, y el *Victoria Eugenia* y *Recalde* se acercaron a tierra para batir nuevamente los objetivos. El orden de marcha de esta flota y convoy desde Ceuta, y después hasta Morro Nuevo se indica en el croquis núm. 3.

De Algeciras zarpara la Escuadra de instrucción, recogiendo el *Alfonso XIII* a las dos de la tarde en Río Martín al general en jete que, desde aquel momento, asumió el mando.

A las cuatro y cuarto la flota al mando de Guerra Goyena estableció contacto con la Escuadra de instrucción, que en formación de bombardeo, acercándose mucho a tierra, empezó a batir al enemigo con granadas de gran capacidad, dirigidas contra las alturas de Tiguisazt, mientras el *Dédalo* lanzaba cuatro aparatos para regular el tiro de nuestros buques y arrojar bombas, regresando con numerosos impactos de fusil que, por fortuna, no hicieron blanco en los pilotos y observadores.

A las dieciocho se estableció la cortina de humos por los cruceros y destroyers para ocultar el convoy al enemigo, deslizándose aquél hacia Morro Nuevo, quedando la Escuadra, con los proyectores encendidos, frente a Uad-Lau hasta que cerró la noche, que arrumbó al

NS. de Busicú, sin más luces que las verdes y rojas y coronamiento que se reflejaban en la tersa superficie del mar, convertido en tranquilo lago, pues el tiempo continuaba apacible, pero con la contrariedad de densa neblina, que dificultó la navegación.

El enemigo respondió enérgicamente, recibiendo el acorazado *Jaime I,* al aproximarse a tierra en obligada maniobra, varios impactos que le ocasionaron las primeras bajas y algunas averías, que también sufrió el *Alfonso XIII,* recibiendo un proyectil de cañón en una de sus torres.

A las nueve de la noche desde el *Reina Victoria Eugenia,* por su amura de estribor, se reconoció al torpedero *11,* comunicando su comandante que el Sr. Jefe de Estado Mayor, había tenido que transbordar al *núm. 22,* por avería en el emparrillado de una caldera, la que habían tenido necesidad de apagar procediendo a su reparación en la mar. El *Dédalo* navegaba a babor de la capitana que veía a dicha hora las luces de la Escuadra corridas por estribor. La mar continuaba calma, pero los horizontes tomados y el cielo cubierto. El convoy seguía su viaje sin novedad en demanda de Morro Nuevo.

Mas dejemos ambas flotas y vayamos al encuentro de la que conducía la columna procedente de Melilla.

El día 6 el vecindario acudió a despedir a las tropas que, antes de embarcar, habían marcialmente desfilado ante el Comandante general de la plaza, Sanjurjo, siendo los soldados ovacionados por la muchedumbre que invadía las calles y los muelles.

Las fuerzas de la columna Fernández Pérez, embarcaron en los siguientes buques:

A. Lázaro: dos banderas de la Legión, al mando del teniente coronel Balmes, jefe de la Legión de Melilla; *Aragón,* un tabor de Regulares de Melilla, y la mehal-la mandada por el teniente coronel Abriat; *Navarra,* un batallón del regimiento de Melilla; y *Sagunto,* el hospital de campaña, una ambulancia de montaña, sección de higiene, depósito de Intendencia y camillas.

Alhambra: La harca de Varela y dos compañías de Zapadores con material de fortificación; *Isla de Menorca,* con dos tabores de Regulares de Melilla; *Jorge Juan,* con un batallón del regimiento de Africa; *Romeu,* dos baterías del Parque Móvil, ambulancia de montaña y servicios de Intendencia, y el *Florinda,* con dos baterías, una compañía de Zapadores, Parque móvil, Intendencia y servicio de agua.

España núm. 5: Batallón de Infantería de Marina y pontoneros, y el barco hospital *Villarreal.* Total, 11.000 hombres.

Los vapores con las tropas a bordo desatracaron del muelle para ocupar en la rada los puntos de marcha; recibiendo los jefes, oficiales y

periodistas que iban en el *Lázaro* pliegos que contenían las instrucciones antes insertas y que abrieron en alta mar.

Pasadas las diez, los buques comenzaron a evolucionar para ponerse en orden de formación, y a las doce en punto zarpó el convoy. El momento fué de tan sencilla como severa solemnidad; no sonaron las sirenas; sólo de los barcos, como un clamor que se perdía en el mar, brotó el himno de los distintos cuerpos que componían la expedición, mientras flameaban las banderas y los vivas a la Patria vibraban sonoros.

Abandonaron Melilla los barcos en correcta formación, navegando en cabeza de la misma el acorazado francés *París,* a cuyo bordo iba el general Sanjurjo con su jefe de Estado Mayor Sánchez Ocaña. El jefe naval de este convoy y oficiales de Marina y del Estado Mayor del Ejército quedaron a las órdenes del contralmirante Hallier, cuya insignia arbolaba dicho acorazado, al que seguían los cruceros *Strasburg* y *Metz;* después, en dos líneas a la misma altura y frente unos barcos de otros guardando la misma distancia, los buques mercantes.

COLUMNA DE VANGUARDIA.	COLUMNA DE RETAGUARDIA
Vapores:	Vapores:
Lázaro	*Menorca*
Aragón	*Jorge Juan*
Alhambra	*Florinda*
Navarra	*Sagunto*
Romeu	*España 5*

Buque hospital *Villarreal,* varias gasolineras de la Compañía de mar, y un aljibe y dos barcazas de desembarco, protegidos sus flancos por dos *destroyers* franceses, en uno de los cuales embarcó el general Fernández Pérez, y cerrando la formación detrás de las dos *Kas,* iban dos cañoneros franceses.

A bordo del *Lázaro* iba el jefe naval de este convoy, capitán de fragata D. Guillermo Díaz, su ayudante capitán de Estado Mayor Figuerola y el capitán de Ingenieros, ingeniero naval D. José Pinto de la Rosa, encargado del servicio de señales y telégrafo de banderas.

Cuando en alta mar se extendió la noticia de que se iba a Alhucemas, la explosión de júbilo entre las fuerzas fué inmensa. Las estrofas marciales de sus himnos tenían en la inmensidad del mar, vibraciones tales, que incendiaban el alma de patriótico entusiasmo.

La flota sin perder el orden de formación, navegó en demanda de Sidi-Dris. El mar seguía bonancible. A las cinco de la tarde próxima-

mente se dió vista a la costa de Afrau y media hora después a la de Sidi-Dris, deteniéndose todo el convoy, sin novedad en ninguna de las unidades, ni desmayos en el espírtu levantado y entusiasta de los soldados, ansiosos de afrontar cuanto antes con el enemigo.

Sobre la marcha y poco antes de afrontar Sidi-Dris, el acorazado *París* rompió el fuego sobre una batería enemiga emplazada en nuestra antigua posición, secundándole el crucero *Strasburg*, que sostuvo nutrido bombardeo, disparando a veces simultáneamente cuatro piezas de una banda. El enemigo contestó con un solo cañonazo. Poco después, descubiertos otros emplazamientos del adversario, los buques intensificaron el fuego y al cabo de dos horas, y una vez batidos con eficacia los objetivos, siguieron los barcos hasta cabo Quilates, quedando en Sidi-Dris un crucero francés, que continuó incesantemente el cañoneo.

Durante la noche del 6 al 7 las alturas de Sidi-Dris y Quilates se poblaron de hogueras. El primer efecto que perseguía el mando estaba conseguido. El enemigo, temiendo el desembarco llamaba a sus combatientes.

Todos los barcos permanecieron con las luces encendidas para demostrar a los moros que no abandonaban aquella costa, en espera del nuevo día.

El general Sanjurjo transbordó al *Dato* con su Estado Mayor, a las ocho y media de la noche, saliendo en busca de la escuadra de Instrucción y del convoy que conducía a la brigada Saro. Sigámosle para conocer el resto del viaje de aquella flota.

A las tres de la madrugada del 7, la Escuadra de instrucción alcanzaba y rebasaba el convoy, dejándolo por babor, continuando su navegación en demanda de Morro Nuevo. En la amanecida, el convoy apareció muy lejos y disperso, debido a la cerrazón que encontró y que impedía ver a una milla de distancia, haciendo dificilísima la recalada de tantos barcos en Morro Nuevo. No obstante, en la Capitana de las fuerzas navales del Norte de Africa, a las cinco y quince, se ordenó zafarrancho de combate, y a las seis y cinco se estableció contacto con el convoy, poniéndose al habla el torpedero *N. 22*, comunicando el jefe de Estado Mayor, que, debido a la gran cerrazón y niebla, habían lo barcos parado dos horas, y, arrastrados por la corriente muy intensa del Estrecho, estaban muy retrasados, habiéndoseles ordenado forzaran la marcha. La Escuadra, a las siete de la mañana, ordenó a la División detener la marcha, encontrándose a unos 9.000 metros de Morro Nuevo. El convoy se hallaba a 16.000.

Así describe un testigo el final de esta etapa del convoy, cuya disgregación había sido inevitable por las razones apuntadas.

"A las ocho de la mañana, envuelto en bruma, aparece Morro Nue-

mente se dió vista a la costa de Afrau y media hora después a la de Sidi-Dris, deteniéndose todo el convoy, sin novedad en ninguna de las unidades, ni desmayos en el espírtu levantado y entusiasta de los soldados, ansiosos de afrontar cuanto antes con el enemigo.

Sobre la marcha y poco antes de afrontar Sidi-Dris, el acorazado *París* rompió el fuego sobre una batería enemiga emplazada en nuestra antigua posición, secundándole el crucero *Strasburg*, que sostuvo nutrido bombardeo, disparando a veces simultáneamente cuatro piezas de una banda. El enemigo contestó con un solo cañonazo. Poco después, descubiertos otros emplazamientos del adversario, los buques intensificaron el fuego y al cabo de dos horas, y una vez batidos con eficacia los objetivos, siguieron los barcos hasta cabo Quilates, quedando en Sidi-Dris un crucero francés, que continuó incesantemente el cañoneo.

Durante la noche del 6 al 7 las alturas de Sidi-Dris y Quilates se poblaron de hogueras. El primer efecto que perseguía el mando estaba conseguido. El enemigo, temiendo el desembarco llamaba a sus combatientes.

Todos los barcos permanecieron con las luces encendidas para demostrar a los moros que no abandonaban aquella costa, en espera del nuevo día.

El general Sanjurjo transbordó al *Dato* con su Estado Mayor, a las ocho y media de la noche, saliendo en busca de la escuadra de Instrucción y del convoy que conducía a la brigada Saro. Sigámosle para conocer el resto del viaje de aquella flota.

A las tres de la madrugada del 7, la Escuadra de instrucción alcanzaba y rebasaba el convoy, dejándolo por babor, continuando su navegación en demanda de Morro Nuevo. En la amanecida, el convoy apareció muy lejos y disperso, debido a la cerrazón que encontró y que impedía ver a una milla de distancia, haciendo dificilísima la recalada de tantos barcos en Morro Nuevo. No obstante, en la Capitana de las fuerzas navales del Norte de Africa, a las cinco y quince, se ordenó zafarrancho de combate, y a las seis y cinco se estableció contacto con el convoy, poniéndose al habla el torpedero *N. 22*, comunicando el jefe de Estado Mayor, que, debido a la gran cerrazón y niebla, habían lo barcos parado dos horas, y, arrastrados por la corriente muy intensa del Estrecho, estaban muy retrasados, habiéndoseles ordenado forzaran la marcha. La Escuadra, a las siete de la mañana, ordenó a la División detener la marcha, encontrándose a unos 9.000 metros de Morro Nuevo. El convoy se hallaba a 16.000.

Así describe un testigo el final de esta etapa del convoy, cuya disgregación había sido inevitable por las razones apuntadas.

"A las ocho de la mañana, envuelto en bruma, aparece Morro Nue-

vo, uno de los cuernos de la media luna, que es la bahía de Alhucemas.

El tiempo es espléndido y el mar bruñido como un espejo; parece que nos hallamos dentro de un puerto y no frente a una costa bravía. La aviación se deja oír desde bien temprano; los hidroaviones, algunos destacados del *Dédalo,* nos saludan alegremente, después de haber dejado caer su carga explosiva sobre las alturas, que en anfiteatro dominan la bahía, el poblado de Axdir y la playa de Cebadilla.

Frente a ella y a Morro Nuevo, a pocas millas de tierra, sitúanse los acorazados y cruceros; los torpederos pasan rápidamente, casi pegados a la costa, en actitud desafiante, pues es preciso conocer la situación de las baterías enemigas para abrir nuestros fuegos.

Detrás de la flota de guerra aguardan las *Kas*, en cuyo interior se prensan los hombres dispuestos al asalto. Detrás los transportes, y a su lado, blanco, luciente, con su cruz roja en los costados, el *Barceló,* en el que van la Duquesa de la Victoria y el doctor Gómez Ulla.

Transcurre la mañana escrutando ansiosamente la costa, donde sigue agarrada la bruma, que intentamos atravesar con los prismáticos; el silencio es sólo turbado por las explosiones de la aviación; la flota sigue muda y el enemigo también.

De pronto vemos ponerse la escuadra en movimiento, doblar sus buques Morro Nuevo y perderse en el horizonte. No tardamos en saber la causa. El *I-5* de la Arrendataria se pega al costado de nuestro barco, para comunicar, entre otras órdenes, que se ha suspendido el desembarco por veinticuatro horas y que esta tarde haremos una demostración.

Nuevamente retornan al *Escolano* las barcazas *8* y *16,* que llevan los ingenieros y las tropas de intendencia."

En efecto: ante la dificultad de poder agrupar el convoy a buena hora para efectuar el desembarco, en un rápido consejo de guerra celebrado en la Capitana, al cual concurrieron Sanjurjo, Saro y el contralmirante Guerra, se acordó aplazar el desembarco hasta el siguiente día 8, dictándose y circulándose rápidamente las órdenes oportunas para que, antes de la amanecida, se bombardease la playa de Suani, a fin de hacer creer al enemigo era la preferida al objetivo, sin perjuicio de hacerlo también sobre las baterías de Morro Nuevo, si éstas hacían fuego.

El general en jefe hizo circular una nueva orden resumen del plan, que decía:

"La experimentación de ayer de un modesto fuego de cañón, ametralladora y fusil a 3.250 metros sobre este barco *(Alfonso XIII),* me hace ratificarme más en la absoluta ventaja de hacer la operación de noche, absolutamente de noche y a favor del cuarto de luna actual,

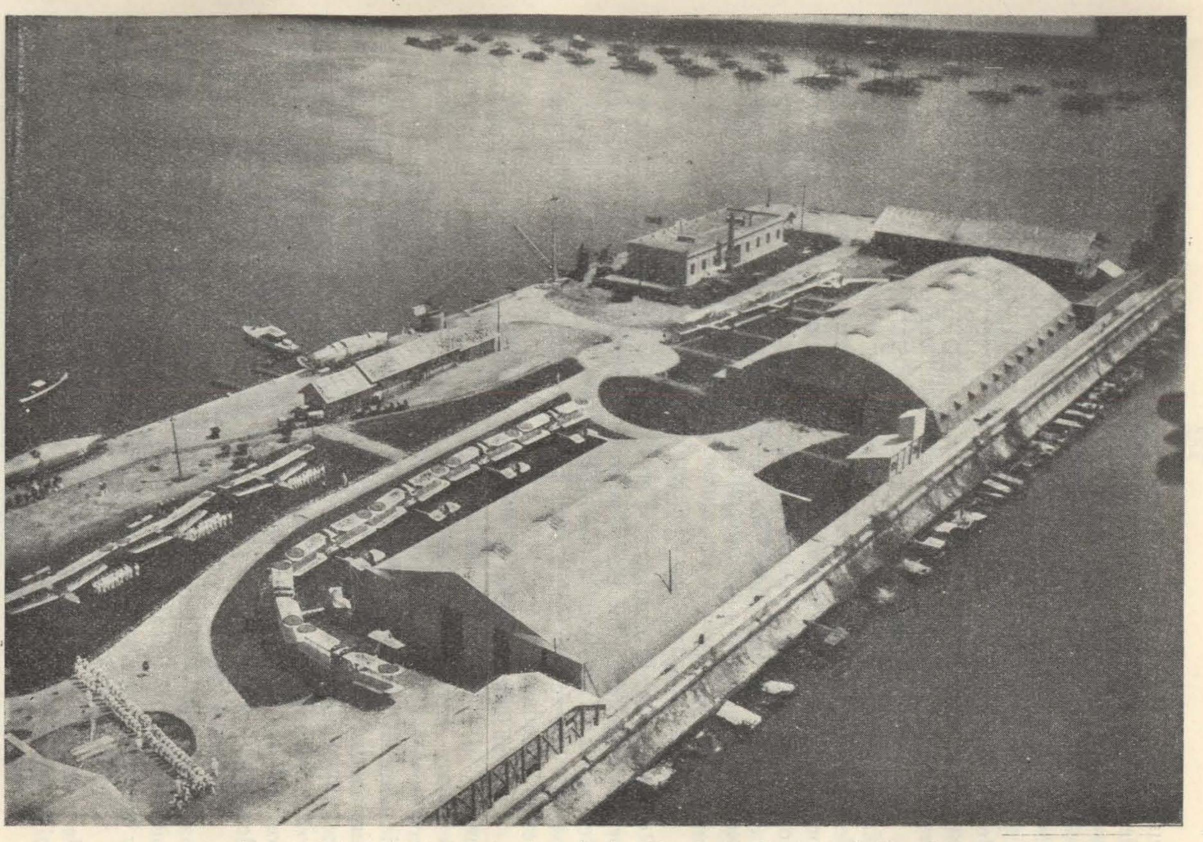
sobre cuyo extremo, como todos los relativos a mi Mando, recabo la total responsabilidad. En su consecuencia, la escuadrilla de *Kas,* con sus tropas a bordo, se encontrará mañana antes de las cuatro treinta de la mañana formada en dos líneas (una cada columna), la primera a una milla máxima de la playa de Ixdain, con intervalos de 15 a 30 metros, y la segunda, una milla detrás de ésta con intervalos de 50 a 100 metros. La primera línea abordará la playa momentos antes de amanecer, y la columna que lleva desembarcará y emprenderá enseguida su despliegue y avance con los objetivos que lleva señalados; la segunda línea irá lanzando *Kas* a medida que las de primera línea vayan dejando hueco en la playa, lo que procurará hacer en seguida. Si el frente de la playa lo permite, puede aumentarse la primera línea.—Son objetivos preferentes de la columna de vanguardia: sorprender las guardias enemigas y apoderarse de los cañones que hay en Morro Nuevo, aprisionando o matando a sus sirvientes y cubrir en seguida de fuego de fusil la playa, donde ha de verificarse, todo el día y sucesivos, el desembarco de material y el de columna Melilla.—La Escuadra de guerra española se repartirá los objetivos, situándose a una milla Occidente del frente del barranco o depresión que limita la playa de Ixdain hasta el enlace con la Isla, doblando el Morro Nuevo en ángulo cada barco a la distancia y en lugar que, según las características, le señale el almirante.—La Escuadra francesa, a Oriente de las nuestras y de la Isla, tendrá por objetivos Adrar Seddum y la Rocosa—. La isla hará muy poco o ningún fuego, salvo caso evidente y claro objetivo, ya que las obras enemigas se han construído seguramente desenfiladas de ella.—El almirante resolverá por sí y ordenará directamente cualquier modificación en la cooperación de los barcos, que su pericia aconseje."

Seguían instrucciones acerca del consumo de municiones, enlaces, viación y servicios de retaguardia, y agregaba:

"Para días sucesivos, y mientras el tiempo lo permita, el almirante de la Escuadra regulará el servicio de barcos que deben proteger los aprovisionamientos de fuegos de tierra mientras estén en la mar. Y si algún avance se emprende por tierra se le notificará y explicará para la colaboración de sus barcos.

Conocida la operación y su carácter general, el buen espíritu y la iniciativa suplirán las faltas de órdenes; pero quiero insistir en que *ninguna operación de desembarco se puede realizar ni sostener sin las dos siguientes condiciones: primera, sorpresa, es decir, no llevarla a cabo en punto especialmente advertido, preparado y defendido; segunda, mantener libre de fuegos la faja de mar precisa para el ir y venir y atraque de las embarcaciones auxiliares.*

Suspendida la operación hasta mañana (para evitar las bajas que



Sección de hidroaviación de la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona.

hubieran sufrido las tropas de las *Kas* al ir con ellas a plena luz en busca del atraque a tierra, lo que hubiera hecho perder moral); pero manteniéndose el mismo plan y lugar, porque no hay razón en contra, para sostener el engaño, todo el convoy y barcos se situarán entre la bahía de Alhucemas, con tendencia al Oriente de ella, donde los de guerra situados convenientemente, entre cinco y seis de la tarde y a la orden de los almirantes, harán fuego lento que parecerá preparar la operación para verificarse en la playa de Suani, sin perjuicio de tirar algunos contra el Morro, si esta batería enemiga hace fuego.

El convoy permanecerá a la debida distancia, pero enfrente de la playa de Suani y a la *hora precisa* para estar antes de las cuatro treinta de la mañana del día 8 frente a Ixdain; para realizar cuanto queda prevenido para esta operación, se pondrá en movimiento en el orden y forma que disponga el Almirante de las fuerzas de Africa, que se hará cargo tanto del procedente de Tetuán como del de Melilla, pudiendo éste constituir la tercera línea o escalón, puesto que no es el de la columna de vanguardia.

Ratificación del plan o tema para conocimiento de los Mandos: Realizar antes de amanecer, y en el posible engaño de objetivo y sorpresa de vigilancia, un desembarco en la playa de Ixdain, con el objeto de ocupar y fortificar la península de los Morros para constituir una base de operaciones sobre Beni Urriaguel con Axdir como primer objetivo inmediato."

En su consecuencia, la Escuadra francesa (a la que Sanjurjo comunicó el aplazamiento del desembarco) en la mañana del 7 como se levantara viento desagradable, para evitar molestias a los soldados, ordenó a los barcos del convoy hiciera varios movimientos sin dejar de estar a la vista de Sidi Dris, verificando por la tarde un nuevo simulacro de desembarco. "A las tres formaron ante Sidi Dris en línea de combate—dice Mariscal de Gante, enviado especial de *La Correspondencia Militar*, que iba a bordo del *Lázaro*—el acorazado *París*, los cruceros *Strasburg* y *Metz*, dos cañoneros franceses y el *Dato*. Los destroyers evolucionaron para llevar las órdenes del Mando.

Minutos después rompía el fuego el *París*, que no interrumpió hasta las siete de la tarde. El bombardeo causó enormes daños, pues a simple vista divisábamos los efectos de éste por las columnas de humo y las llamas que levantaban las granadas rompedoras.

Las nubes amarillas de los gases de combate llevarían la desolación de la muerte a los núcleos rebeldes, que envueltos en ellos, no tendrían ni la salvación de la huída.

Poco después de las cinco de la tarde se acercaron las dos barcazas de desembarco a los costados del *Lázaro* simulando la carga de tro-

pas y cerradas con las planchas blindadas como si fuesen a efectuar el desembarco, al lento paso de sus motores, se dirigieron hacia la costa. En aquel momento arreció el bombardeo; las torres del acorazado y los cruceros lanzaron sus enormes granadas de metralla, y en derredor de ellas, al caer en tierra, vimos cómo surgía una nube de humo denso producida por los elementos que contenían, humo que tenía la finalidad de ocultar las barcazas a la vista de la costa, para que el enemigo, no viéndolas avanzar, no pudiera precisar el lugar del desembarco. Las barcazas cambiaron de ruta y siguieron su avance hasta llegar a pocos metros de la playa. Conseguido el objetivo viraron en redondo y emprendieron el regreso.

Al caer los primeros crepúsculos de la tarde, el amago de desembarco había terminado."

Estaba, pues, plenamente lograda la finalidad perseguida. El verdadero punto de acceso había sido descongestionado. Se vió a los moros en las alturas próximas a la playa creyendo que las fuerzas empezaban a ocuparla. Su incertidumbre debió llegar al máximun.

Por su parte, la Escuadra de instrucción y el *Reina Victoria Eugenia* bombardearon durante todo el día, acercándose y alejándose de la costa, el interior de la bahía y en especial la playa de Suani y la Rocosa y contestó a los fuegos de Morro Nuevo, sufriendo intenso fuego de la artillería enemiga que nos causó las primeras bajas: un artillero muerto y dos marineros heridos. Este artillero, primera víctima de la operación, de orden del general fué enterrado con todos los honores en el antedicho Morro, cuando nuestras fuerzas lo ocuparon.

El buen estado del mar permitió que pudiesen las barcazas *Kas*, de la columna Saro, abordar a los respectivos vapores y dar durante el día ranchos calientes a los 9.000 hombres que formaban la brigada, arrumbando el conjunto hacia Cabo Quilates para engañar al enemigo que, repetimos, estaba desorientado y perplejo ante tanto amago. Al anochecer todos los buques del convoy quedaban a distancia y al N. O. de Morro Nuevo flanqueado como protección por el cañonero *Laya* y el crucero *Extremadura* y a las órdenes del jefe de E. M. de las fuerzas Navales como jefe, según lo que antes se ha dicho de todos los servicios de vanguardia. La división constituída por el *Reina Victoria Eugenia, Cánovas del Castillo, Canalejas* y *Recalde*, siguió cruzando en línea de fila frente a la playa de Cebadilla y la Escuadra de instrucción, algo más abierta, continuó de igual modo.

La noche se presentó obscura y cerrada, teniendo que lamentar el abordaje del destroyer *Alsedo* con el cañonero *Cánovas del Castillo*, y aunque ambos maniobraron rápidamente evitando violencia en el choque, el espolón del último ocasionó en el costado de aquél una vía de agua que

fué inmediatamente taponada con el pallete de colisión y remediada con cemento en Melilla, pero que le obligó a marchar a Cartagena.

Por las circunstancias en que la colisión se efectuó, el almirante de la Escuadra la consideró como accidente inevitable.

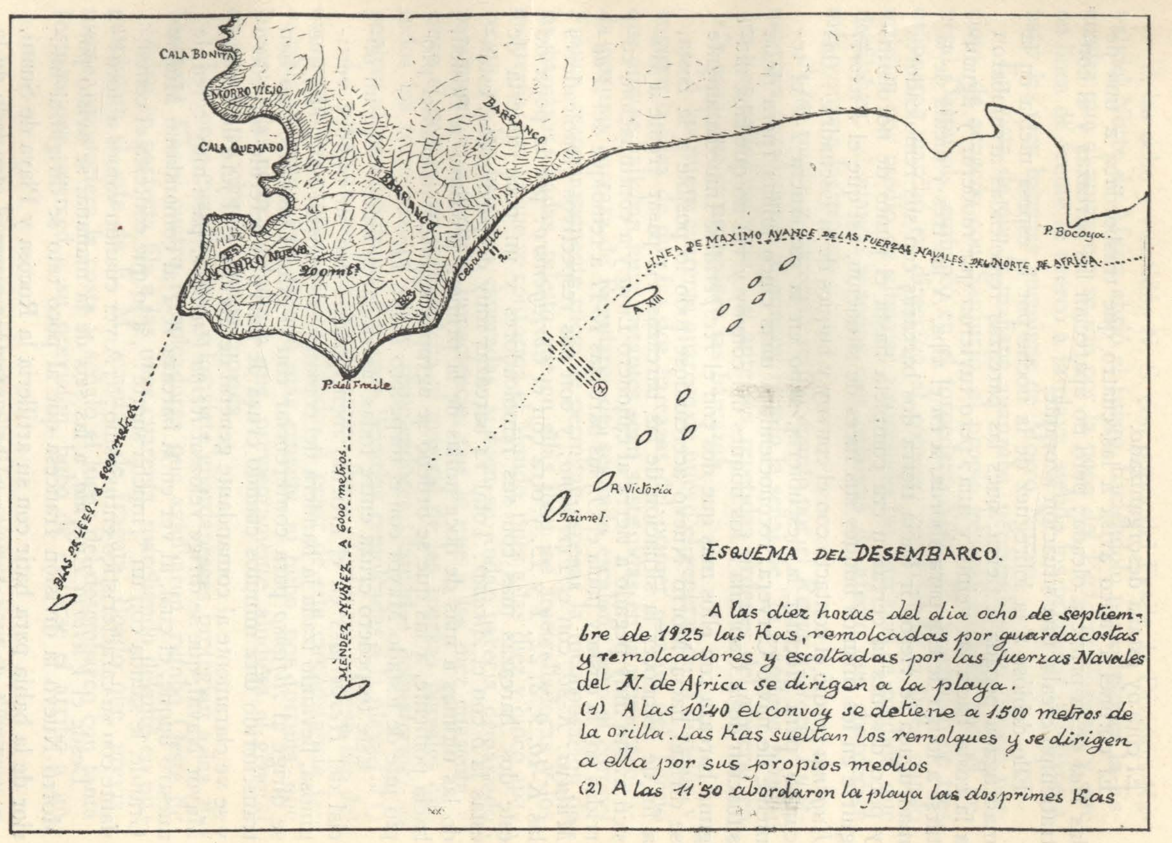
Los servicios de los buques de la Marina mercante, que en esta memorable jornada tomaron parte, fueron muy apreciables, esforzándose sus capitanes para el mejor éxito de la misión que se les había confiado. De una interesante crónica inserta en la *Revista de Tropas Coloniales* el 11 de noviembre de 1925, copiamos:

"A las nueve de la noche (día 7) el telegrafista del *Hespérides* sube al puente de mando y le comunica al capitán que el buque de nuestra escuadra denominado *Alsedo* está pidiendo auxilio, por tener una vía de agua. El capitán del citado vapor *Hespérides* ordena por medio del telégrafo *máquina avante,* y por entre todo aquél enjambre de luces comienza a buscar al buque que se halla en peligro, que se hace difícil de encontrar porque en su señal de auxilio no da su situación; tras hora y media de penosa busca, por fin, y auxiliados por gemelos, el capitán del *Hespérides* divisa dos luces rojas que tienen el significado de *buque sin gobierno,* por lo que se desprende que debe ser este el buque que está averiado, y navegando en su busca pronto nos hallamos a unos metros de él; se le pregunta si es el *Alsedo,* a lo que contesta afirmativamente, y al añadirle si necesita alguna cosa contesta que lo agradece, pero ya le han comunicado por la radio que el remolcador *Cíclope* va en su busca para remolcarlo al puerto más inmediato, que es Melilla."

Al torpedero *núm. 22* se ordenó quedase a las órdenes del general Sanjurjo, que en la noche del 7 estuvo en el *Reina Victoria Eugenia* ultimando detalles de la operación con el almirante Guerra Goyena y general Saro.

Durante la noche del 7 al 8, las corrientes del Estrecho abatieron a los barcos de la Escuadra hacia el Oeste, y en la amanecida demoraban de través de cabo Baba, lo que obligó a aumentar la velocidad, quedando a las ocho de la mañana del 8 todos los buques de la misma ocupando las posiciones señaladas por la orden de ejecución.

"A las dos de la madrugada del día 8 (*La columna Saro,* pág. 208) el contralmirante Guerra y el general Saro, con sus Estados Mayores, a bordo del *Victoria Eugenia,* comenzaban a dar órdenes en consonancia con las instrucciones del Alto Mando, cruzando de aquí para allá velozmente los torpederos y gasolineras del Cuartel general y de las fuerzas navales, en exploración y busca de las barcazas, pues a causa de la fortísima corriente, durante la noche, la mayor parte de ellas se habían distanciado tanto que ni siquiera se divisaban.



Croquis Núm. 7.

El convoy estaba desorganizado.

El coronel Franco avisa a las cuatro que trasbordaba a una de las *Kas* de la primera oleada; pero no aparecían las barcazas y el contratiempo creaba una situación azorante."

Ello debióse a la lobreguez de la noche por la espesa niebla en la madrugada pegada a tierra, pues las barcazas remolcadas arrumbaron a la costa hacia las veinte y una; pero tuvieron que moderar y aguantarse a longo de ella para abordarla en el alba. A las tres y media de la madrugada se vieron ir hacia tierra dos barcazas con sus remolcadores y poco después la cerrazón era completa hasta el punto de no distinguirse en los mismos buques sus luces de situación, así que el *Victoria Eugenia* perdió el contacto con el convoy y buques de la Escuadra. A las cuatro, para efectuar la descubierta, salió en la gasolinera *1-5* el teniente de navío Cervera, reconociendo a unas cinco millas fuera de la situación de la Capitana a los buques del convoy y vió no quedaba ninguna barcaza con ellos más que dos con el *Hespérides*. Inmediatamente se dirigió hacia Morro Nuevo acercándose todo lo posible a la costa, a fin de reconocer la situación de las barcazas. Al pasar frente a Bosicú avistó muy pegado a tierra al cañonero *Laya* y a continuación, corridas por la costa y hacia el O., las barcazas *K-11* a remolque del *Wad-Muluya; K-20,* con el *Ferrolano;* y con sus respectivos remolcadores las *K-16, 9, 8, 22, 1* y *15,* y otra con el *Cartagenero;* por la popa de éste dos barcazas más con sus remolcadores y un poco abierta de éstas la *6* con el *Alcázar*. Total 14 barcazas muy desperdigadas, estando las últimas a más de doce millas de la primera próximas a Bosicú, hacia poniente, a las que se ordenó se agrupasen, orientándolas el propio jefe de Estado Mayor con el torpedero *Núm. 11*.

"Este torpedero cruza entre todas las embarcaciones—dice un oficial del *Hespérides* en el artículo mencionado—con su rapidez vertiginosa, llevando izada la bandera del comandante general Sanjurjo, que se dirige al *Alfonso* para conferenciar con el Alto Comisario; no han transcurrido diez minutos cuando cruza de nuevo el referido torpedero y se ve claramente al comandante general de Melilla y al jefe de Estado Mayor Naval, que se dirige veloz al *Reina Victoria;* pasa muy cerca de nuestro buque, el cual, al ver en la barcaza *K-1* al comandante Muñoz Grande, le saluda con un "¡mucha suerte!", a lo que contesta el comandante con su característico entusiasmo: "¡A ver cuando vamos al toro!"

Desde el *Victoria Eugenia,* a las seis de la mañana, se avistó por Morro Nuevo la división francesa que al poco rato se dirigió al interior de la bahía para batir con su artillería la Rocosa y Playa de Suaní, apoyando así el desembarco que iba a efectuarse por el otro lado de la Península de Morro Nuevo.

A las ocho y veintidós N. S. con punta del Fraile, la División Naval del Norte de Africa abrió el fuego, haciéndolo poco después la Escuadra que al amanecer se vió por la popa del *Victoria Eugenia* y que en línea de frente se acercó a la playa, siendo los primeros objetivos a batir las tres baterías enemigas de Morro Nuevo.

En vista de que la mañana avanzaba, perdiéndose un tiempo precioso, de acuerdo con Sanjurjo, el propio general en jefe, con el general Despujols, embarcó en el torpedero *Núm. 22*, y seguido de tres cañoneros marchó en dirección al convoy, recorriendo la línea dando órdenes por medio de altavoz; revistando las barcazas, a medida que desfilaban, alentando a todos con palabras de afecto que enardecían más y más a las tropas.

A las nueve y cuarenta se dió *avante* por el *Reina Victoria Eugenia* para dar órdenes al convoy izando la señal de "*la Capitana maniobra con independencia*", y ante las repetidas órdenes del general en jefe para que se agrupasen las barcazas.

"A las nueve cuarenta aparece de nuevo el general de la división y sugiere la idea de que las dos barcazas del primer escalón del Tercio que aún se hallaban muy distantes sean sustituídas en la primera oleada por una barcaza de Regulares del segundo escalón; pero el coronel Franco, respetuosamente ruega le permitan esperar la incorporación de las barcazas citadas, puesto que en ellas iban las ametralladoras y los morteros, con lo que se conforma el Mando, pues a las diez y cinco aparecían ya las barcazas esperadas, si bien su andar parecía demasiado parsimonioso a nuestra impaciencia, por lo que a las diez cuarenta y cinco el general en jefe ordena al general de las fuerzas Navales que todos los torpederos, *Uads* y remolcadores (llamados *palmatorias*) se pongan al servicio de las *Kas* para llevarlas remolcadas a la playa." (1)

La emocionante función de armas iba a efectuarse a plena luz del día, contra los propósitos del Mando. A pesar de esta circunstancia favorable al enemigo no resultó más cruenta, ni hubo, por fortuna, que lamentar las contrariedades a que, previsoramente, aludiera el general en jefe en su circular antes copiada.

Los once guardacostas y los siete guardapescas protegían a las 26 barcazas *Kas* y cuatro remolcadores que avanzaron rumbo Oeste de Ixdaian en perfecta fila a las once cuarenta, marchando delante en una gasolinera el jefe de E. M., capitán de fragata Boado que, previamente, reconociera la costa y señaló el lugar del desembarco con tanta fortuna que, merced a su previsión, hubo de evitarse el arribo a un

(1) Guerrero, Troncoso y Quintanilla: *La columna Saro en Alhucemas.*— Barcelona, 1926; pág. 210.

sitio minado, haciéndose aquél mucho más a la derecha del punto calculado.

El *Jaime I* rompió el fuego sobre la Cebadilla, secundándole los demás buques grandes de la Escuadra y División, batiendo intensamente todos los barrancos y puntos donde el enemigo podía hacerse fuerte. La aviación bombardeaba igualmente con eficacia el campo enemigo.

Entre el estruendo de la artillería, los himnos cantados por los soldados, los vítores y aclamaciones de todos, las barcazas avanzaban siempre. El momento es de una grandiosidad escalofriante, sugerente. Las explosiones de la metralla y de las bombas de la aviación ensordecen y turban la majestuosa tranquilidad de aquella apacible mañana, imborrable efemérides de nuestra acción en Marruecos. "El momento fué hermoso (dice un expedicionario), conmovedor, sin igual. Las tropas iban cantando sus himnos. La oficialidad saludábase de barco a barco, y todos alternaban cantos y saludos con calurosos vivas a España; inolvidable fecha, inolvidables horas..."

La Escuadra y buques de la División Naval del Norte de Africa estaba alineada frente a Morro Nuevo. Del otro lado, la flota francesa que no toma parte en la operación. Total unos cincuenta buques de guerra y otros tantos mercantes ondeando en sus mástiles las banderas de las naciones protectoras; y, si Lepanto ha sido *la más alta ocasión que vieron los siglos...*, la operación de Alhucemas es la más memorable y definitiva hazaña de nuestros ejércitos de mar, tierra y aire que en las costas y campos rifeños presenciaron aquellos indómitos y audaces indígenas.

El bombardeo se intensifica, estableciéndose una formidable cortina de fuego que mantiene a raya al adversario parapetado en sus fortificaciones, disparando sobre las barcazas que avanzan resueltas.

"Todas la bocas de fuego disparan—decía el ameno periodista Corrochano—. Arden el aire y el mar. La tierra se remueve como si se abriera y saltara bocanadas de humo. Cada repliegue, cada cresta es un volcán... Todo da sensación de cataclismo."

La orden de desembarco disponía que se efectuaría por grupos numerosos a toque de corneta, pero como las dos primeras barcazas que soltaron los remolques andaban ocho millas y rápidamente embistieron en la playa, sin que sus puentes de desembarco tocasen tierra, el jefe de la vanguardia, el coronel Franco, no vaciló un momento en ordenar al cornetín de órdenes tocase el paso de ataque. Las fuerzas de choque echáronse impetuosas al agua, que les llegaba al pecho, llevando en alto fusiles, máquinas y municiones. La primera batería desembarca entre los harqueños y los del Tercio, a hombros las piezas. Indígenas y legionarios, frenéticos al grito de guerra, pisan segundos

después la playa, lanzándose, con la impetuosidad del torrente, al asalto de las alturas de Morro Nuevo los harqueños de Muñoz Grande y las banderas del Tercio de Franco y Liniers. Rodríguez Bescansa, el bravo capitán de la harca de Tetuán, fué el primero en poner pie en tierra al grito de: ¡ Viva España ! Siguieron las banderas mandadas por Rada y Verdú, y aquella ola humana trepa por los arenales y acantilados, tomando los puntos dominantes en mayor número que el designado.

"Las escuadras intensifican el fuego, desarrollando los cañones de mediano e inferior calibre un fuego rápido de apoyo y escuadramiento, alargando poco a poco el tiro. Los aviones baten intensamente las barrancadas y marcan objetivos a las baterías a flote.

La batería de montaña, toda a brazo, se da prisa en subir. ¡ Le molesta ir muy a la zaga de sus compañeros" (1).

Las demás barcazas se abarloaron a las dos primeras, a medida que iban llegando y sin cesar desembarcaban las fuerzas, y en seguida el material de campaña de que eran portadoras, cumpliéndose en el desembarco la condición esencial de la sorpresa, evitándose al no efectuarlo de noche como era el plan del general en jefe, posibles complicaciones y mayor derramamiento de sangre.

Las primeras barcazas que abordaron la playa, hiciéronlo a las once y cincuenta de la mañana, mandadas personalmente por el capitán de fragata Boado, y el jefe de las mismas, capitán de corbeta don Fernando Delgado Otaolaurruchi que llevaba como segundo al alférez de navío D. Manuel Espinosa. Las embarcaciones menores de los buques sirvieron de enlace entre todas las barcazas, y en los botes más pequeños se desembarcaron las primeras municiones.

Durante el desembarco los buques redoblaron el fuego, y los aviones militares y los del *Dédalo* no cesaron de arrojar metralla, conteniendo así al enemigo, que no hizo mucho fuego ni ofreció gran resistencia, acaso anonadado por la sorpresa de nuestra acción.

Imediatamente del primer escalón siguió el segundo, que mandaba el teniente de navío D. Pascual Cervera y Cervera, y conducía la columna Martín, que avanzó detrás de la anterior, reforzando el flanco derecho.

No fué precisamente la playa de Cebadilla la abordada, si no otra más a poniente. En aquélla, según antes dijimos, el enemigo tenía instalado un artefacto que nos hubiera ocasionado cuantiosas bajas; máquina que fué destruída por el alférez de navío D. Remigio Verdía, oficial de órdenes del Jefe de Estado Mayor.

---

(1) Guerrero, Troncoso y Quintanilla: obra citada, pág. 213.

He aquí como un corresponsal de guerra describe aquel nido y parte del desembarco.

"Encima de la playa de Cebadilla, dominando el campo de minas que el enemigo tenía preparado para estorbar el desembarco, se había construído un nido de ametralladoras, muy bien disimulado, con arreglo a la técnica moderna.

Fórmalo un rectángulo de 20 metros de largo por tres de fondo, rasante todo él, sin ningún relieve que lo pueda denunciar.

Sus paredes tienen un metro de espesor, construídas de mampostería trabada, con cemento, y con 18 grandes aspilleras.

La techumbre fórmanla maderos y mampostería, con profunda capa de arena, teniendo dos metros de espesor.

El nido tenía dos puertas: una daba al camino de la playa, con un hornomina, y otra, de escape, con un camino cubierto.

El campo de minas de la playa formábanlo grandes bombas de aeroplanos, a las que habían puesto percutores Rémington, unidos entre sí y con el nido, en el que tenían una ametralladora en la puerta de entrada, donde tenían otra mina igual.

El providencial desembarco más al Sur de este punto dominante hizo fracasar todas las prevenciones enemigas.

Nuestras tropas cogieron de flanco el nido de ametralladoras, y su guarnición no tuvo aguante, huyendo, aunque dejó muertos, heridos y prisioneros.

Dominando el nido y formando una segunda línea de defensa existe una colina prolongada, de asperísima pendiente, que hacía más difícil el terreno removido por los proyectiles.

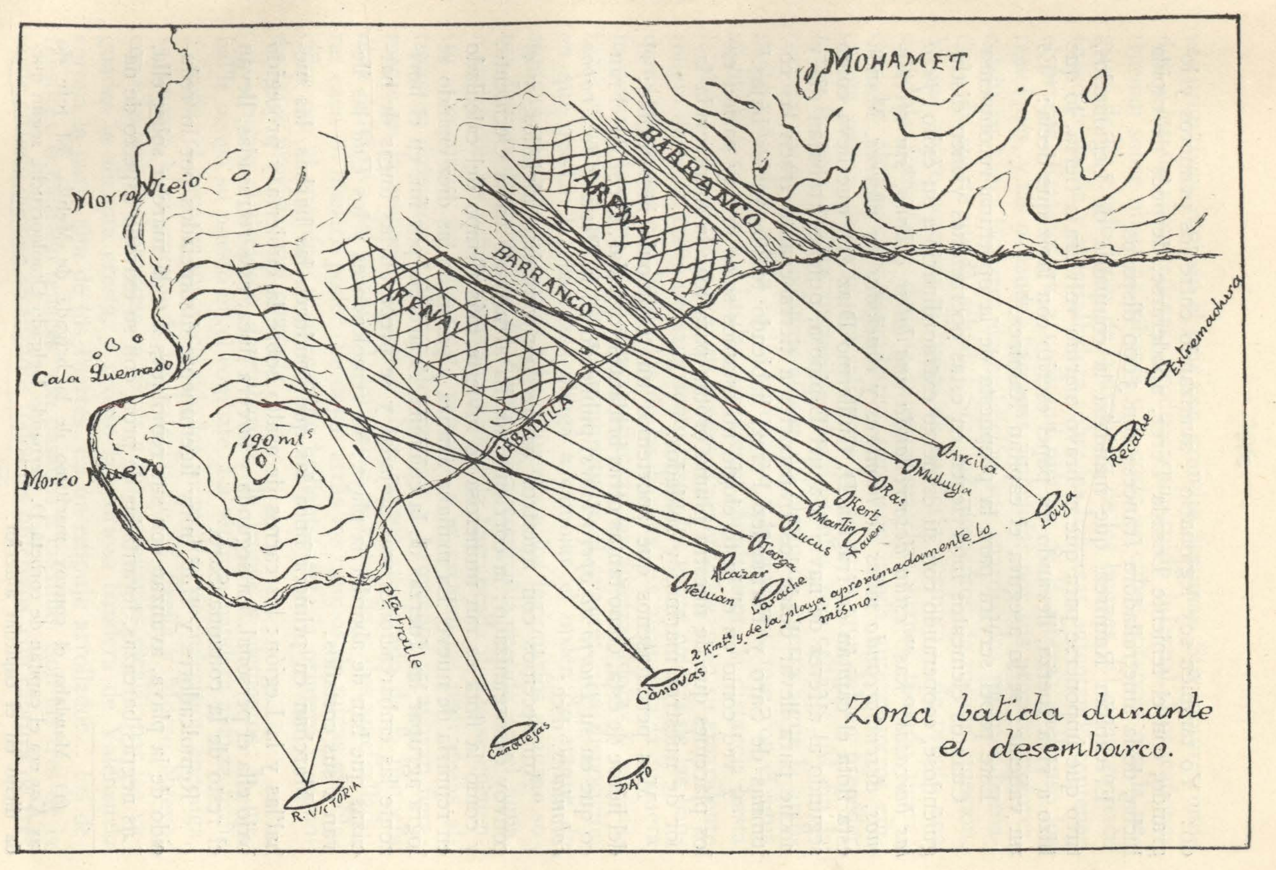
Allí tenía un cañón y, en una vaguadita inmediata, una ametralladora; todo a 300 metros de la playa.

Esta última máquina francesa, con el cañón, fué cogida por la sexta bandera, en su vigorosísimo y rápido asalto. El teniente Colinos, de la 24 compañía del Tercio, cogió dos cañones en Morro Nuevo, de los cuatro, dos de montaña de calibre siete, otro Saint Chamont y otro de 75 francés, Schneider Carret y numerosas cargas.

Todos los cañones, menos el francés, están ya en batería haciendo fuego contra el enemigo.

Imposibilitado de momento el desembarco de los 10 tanques, que figuraban como extrema vanguardia de la columna, saltaron a tierra las fuerzas, poseídas de una moral que va creciendo. La primera en tomar tierra fué la 24 compañía, que desplegó muy bien, transportada a bordo de la barcaza 23, que manda el alférez de navío Blanco Soler.

Un cabo de la compañía de mar de Ceuta, Ildefonso Mancilla, poseído del mayor entusiasmo, saltó a tierra con su mosquetón, gritan-



Croquis Núm. 8.

do: "Yo también soy legionario", avanzando entre los primeros y logrando, con el teniente Losada Pérez, apoderarse, después de rápida lucha, de la ametralladora francesa con 3.000 disparos.

El capitán Ramírez, que mandaba la compañía de Legionarios, tuvo que imponerse para que el bravo marino volviera a tierra, lo que hizo a viva fuerza, llevando un papel escrito con lápiz que decía: "Es un valiente; se lo asegura el capitán Ramírez."

Este papel servirá para la propuesta de la oportuna recompensa.

Cuantos elementos intervienen en estas operaciones vienen distinguiéndose, cooperando con su esfuerzo extraordinario a su éxito; *pero las barcazas* "kas" *están desarrollando una labor callada, sin efectismos, desembarcando miles de hombres* y *toneladas de víveres.* Manda esta flota el capitán de fragata D. Guillermo Díaz (1), que lleva como segundo al alférez de navío Manuel Espinosa, quienes trabajan día y noche para llevar desde los transportes a tierra cuanto traen las columnas de Saro y Fernández Pérez, habiendo tenido varias bajas."

Y ved como en el justo elogio no estamos solos ni hay pasión en los plácemes que de nuestra pluma brotan para loar la inapreciada labor de nuestros marinos y soldados.

Mas permítasenos que aportemos un testimonio indiscutible: el del héroe de ésta, como tantas otras brillantes jornadas, el coronel Franco que en su *Diario de operaciones,* publicado en la *Revista de Tropas coloniales,* dice:

"Amanecemos con nuestros barcos por completo alejados, y el convoy desorganizado; la corriente nos ha arrastrado hacia Occidente, y como la flota es tan numerosa se invierte más tiempo del calculado en reunirla de nuevo. La mañana avanza y pasan de las diez cuando se logra agrupar las fuerzas de la columna. Aparecen, por fin, en el horizonte las embarcaciones más alejadas y se preparan las líneas de barcazas que han de abordar la playa; los remolcadores y los *Uad* las llevan a sus costados.

Marchan en primera línea las que conducen las harkas, las mehal'las y la Legión; los carros de asalto sobre la cubierta y protegido bajo ella el personal. La segunda y tercera línea, más retrasadas, llevan el resto de la columna Saro.

Remolcadores y *Uad,* muy ligeramente distanciados por lo reducido de la playa, avanzan con sus remolques a toda marcha sobre ella. Las negras barcazas, levantadas de proa, con su extraño aspecto de na-

---

(1) Mandaba el convoy marítimo de la brigada de Melilla. El jefe de las *Kas* era el capitán de corbeta D. Fernando Delgado Otaolaorruchi, según queda dicho en el capítulo anterior.

ves primitivas, rompen el mar con grandes espumas. Sus motores, unidos a los de remolcadores, producen un ruído infernal. Los cañones truenan sobre nuestras cabezas y la costa se cubre entonces con la negrura de las explosiones de la artillería de los buques. El enemigo hace fuego de cañón y ametralladora sobre las barcazas, intentando contener el avance. Estamos ya a unos mil metros de la ribera; suéltanse los remolques, y las panzudas barcazas, impelidas por sus propios motores, conducen hacia la tierra de maldición sus enardecidos racimos humanos; ¡la suerte queda echada! Son los momentos de mayor emoción. Ya cae sobre nosotros el fuego de fusilería enemigo... de pronto una sacudida formidable detiene nuestra marcha; hemos tomado tierra; caen las planchas de desembarco, pero aún queda ante nosotros cincuenta metros de agua. La salida de los tanques, que debían preceder a las fuerzas, hácese imposible; los instantes son críticos. Al fin la corneta suena, y al toque de ataque del clarín de guerra sigue la arrogante y decidida salida de los harqueños y legionarios, que, con el agua al cuello y en alto los fusiles, atraviesan rápidamente la distancia hasta la playa... Ya se trepa por sus arenosos acantilados, y en su amarillento reflejo destacan como un sangriento rasgo los gayos colores de las banderas españolas que llevan los de las harkas. Es alcanzada la primera firmeza de la arena, y en ella se afianzan las ametralladoras y especialistas... hacia la izquierda sigue impetuoso el avance... La disposición en que quedan las barcazas obliga a cambiar el orden de ataque de algunas unidades, y vemos a la izquierda a los legionarios avanzar sobre las estribaciones de *El Fraile*. Una compañía metida en el agua, marcha por las peñas costeras a rodear la barrancada donde se encuentra el enemigo; se rebasa esta primera y se escalan las pedregosas alturas en dirección al Morro; legionarios y harqueños se apoyan fieramente en la empresa común... ¡Nos hemos apoderado de la primera obra defensiva del enemigo!; un cañón de montaña y dos ametralladoras caen en nuestro poder. Se dejan atrás los campos de minas establecidos por el enemigo, y se coronan brillantemente la primera y segunda fases previstas del combate.

Sigue el decidido desembarque de tropas y elementos; la mehal'la ocupa su puesto en el combate. La séptima bandera avanza firme a ocupar el suyo, y aprovechando los momentos de indecisión enemiga, se lanza a la ocupación de las baterías de *El Fraile* y Morro Nuevo; como hileras de hormigas se les ve a los legionarios escalar por las vaguadas la abrupta cresta, y pronto la gloriosa bandera de Valenzuela corona la parte alta de los fuertes. Es un empuje arrollador... los defensores, demasiado tenaces, son pasados a cuchillo. Son las tres de la tarde cuando quedan alcanzados todos los objetivos, con captura de tres

cañones que el enemigo tenía en sus baterías de *El Fraile* y Morro Nuevo.

En el flanco derecho, difícil y dominado, los Regulares se baten con denuedo, fortificándose sobre el terreno conquistado; a ellos y a las harkas únense, para la fortificación, los ingenieros, que, no obstante el fuego enemigo, actúan rápidamente. Son momentos de febril actividad, en que todos los combatientes son zapadores y todos los zapadores combatientes; profundas trincheras, lunetas, caminos de zapa y abrigos para ametralladoras surgen rápidamente a lo largo de la línea ocupada. El enemigo cañonea con tenacidad y precisión. Sus rompedoras estallan entre nuestros soldados, que sin embargo, continúan su trabajo con disciplina y serenidad.

La noche nos recoge ya afianzados al terreno. Todo el mundo vigila; las ametralladoras, dispuestas, con sus frentes repartidos; los morteros, cubriendo las contrapendientes y barrancos; los granaderos, repartidos en toda la línea, y los sostenes, dispuestos a reaccionar rápidamente en caso de ataque.

La bahía de Alhucemas, centro de la rebeldía marroquí y eterno fantasma de nuestras más duras campañas africanas, se ha esfumado hoy ante el recio empuje de las columnas españolas. Los muros agrestes de las calas orientales de la bahía, emergen del mar coronados por sus ruinosas baterías, dotadas de gruesos y bien construídos muros, en los que los cañones aparecen ya silenciosos, desmontados o abandonados."

Como prueba del entusiasmo que admiraba a cuantos tomaron parte en esta memorable y definitiva acción, veamos lo que nos dice el sincero cronista del *Hespérides*.

"Son las dos de la tarde, y muy cerca de nuestro buque cruza una canoa que lleva a su bordo un oficial de la Armada, que exclama: "¡Capitán, victoria, ya es nuestro el cañón de Morro Nuevo!" Sentimos al oír estas palabras una sensación no fácil de explicar, y mirando al capitán del buque, veo que éste fija la vista en tierra, retratada en su faz la satisfacción, empuña el telégrafo y da tres veces seguidas la orden de *toda máquina avante*. El buque sale con una marcha rapidísima. Por entre todos los buques va en busca de tierra; interrogo al capitán sobre lo que pretende hacer, y contesta que quiere fondear cuanto antes, pues lo que el buque lleva es material sanitario, y puede hacer falta, y estando lo más cerca posible de la costa será más fácil de poderlo entregar. En efecto, a los pocos instantes el *Hespérides* está fondeado y lo separan de tierra unos centenares de metros. Es el primero de los mercantes que ha dejado caer su ancla en aquella playa. Posteriormente a nosotros van fondeando el *Vicente La Roda, A. Cola*, y así sucesivamente todos.



Llegada de las primeras barcazas a la playa de la Cebadilla el día del desembarco de Alhucemas

Casi en el mismo momento de fondear nos piden entreguemos 300 camillas de las que conducimos, las que se entregan en breves minutos; preguntamos a los que vienen de la playa, con la natural ansiedad, si ha habido muchas bajas, y nos contestan que no llegan a 60; decididamente ha sido un verdadero triunfo para nuestras tropas, que el mundo entero tendrá que celebrar."

Volvamos a la actuación de las escuadras. Una revista náutica francesa, dijo, a propósito del desembarco, que el acorazado *París,* que a últimos de agosto de 1925 fuera enviado a Marruecos a incorporarse a las fuerzas del contralmirante Hallier, quien desde el *Strasburg* transbordó la insignia al *París,* que se envió a Africa por montar gruesa artillería propia para demoler fortificaciones terrestres: doce cañones de 30,5 centímetros.

Para tomar parte en el bombardeo de Alhucemas, parece que recibió proyectiles especiales y fué necesario establecer a última hora para el cálculo las tablas de tiro necesarias, *un peu au petit bonheur.* La obra, añade *Le Yatch,* estuvo bien hecha, puesto que los resultados fueron excelentes. El día 6 el *París* desmontó en Sidi-Dris una batería de dos cañones y dos ametralladoras. El día 7 bombardeó la costa. El día 8 (el del desembarco), tiró desde las nueve y cuarenta a las once y diez, y desde las catorce y cuarenta a las diecisiete horas.

Este día fué tocado por varios disparos de cañones de 77 y 150 milímetros. Uno arañó su popa. Otro se incrustó en el puente. Un nuevo proyectil cayó sobre cubierta sin estallar, absolutamente intacto, y los marineros lo arrojaron al mar.

Su comandante Mr. Descottes Genón fué contusionado por una pieza de cobre que se proyectó a consecuencia de una sacudida del buque en uno de los disparos, y un primer maestre resultó herido ligeramente por la explosión de un proyectil.

Continuó el desembarco durante toda la tarde del 8, no sin que el enemigo (pasada la sorpresa y estupor que le causara el desembarco, por el sitio que menos esperaba, dada la desorientación en que estaba por nuestros amagos), acentúase la presión acumulando sus elementos de ataque, intensificando el fuego de cañón y ametralladora sobre los buques y barcazas.

Entre las bajas que tuvimos figuran dos bravos oficiales: uno Hernández Menor, de la harka de Muñoz Grande, y del que dijo Primo de Rivera:

"En parte publicado por Prensa, veo se ha omitido el nombre del teniente D. Angel Hernández Menor, primer oficial muerto en operaciones de Alhucemas, y hasta ahora, gracias a Dios, el único; y como le mencioné en el mío, por tratarse de un militar excepcional que ya

en su breve carrera mereció de todo el Ejército y del Alto Mando un concepto inmejorable, creo justo tributar a su gloriosa muerte que toda España conozca su nombre, digno de figurar al lado de los más gloriosos del pasado, del presente y del porvenir, entre todos los militares del mundo entero."

El otro fué el oficial de complemento, Sevilla, que en acciones anteriores habíase portado bizarramente, y en esta ocasión iba agregado voluntario a la harka de Tetuán, pues acababa de ingresar en la Academia de Infantería.

Las ocurridas en el momento del desembarco, sólo fueron cinco del Ejército y cuatro de Marina de las dotaciones del *Uad-Targa* y *Uad-Martín*, y durante el asalto tuvimos 124 (14 muertos 110 heridos. Este fué el precio de la tan temida operación, considerada poco menos que imposible. Un proyectil destrozó el chigre del *Uad-Lucus*, y una bala de fusil atravesó la cabeza del marinero del *Uad-Rás*, Juan Martínez.

En la tarde del mismo día comenzó la evacuación de heridos, inestimable servicio prestado con solicitud por nuestros abnegados marinos, y del cual se habla con detalles en el siguiente capítulo.

Durante el asalto el *Alfonso XIII*, con los demás buques de la Escuadra, bombardearon Morro Viejo, que hostilizaba a las fuerzas, consiguiendo silenciar su batería, y después a Monte Malmusi, fondeando, por último, a las cuatro de la tarde frente a Cebadilla, en fondos de 40 a 70 metros de agua. El *Velasco* sostuvo el contacto con la división francesa, y el torpedero *Núm. 17*, sirvió de enlace en todos los servicios, aprovisionándose carbón del *Méndez Núñez* durante la noche.

Los aviones de bombardeo del *Dédalo*, supermarinos *A, B, F, I, J*, y *Saboyas G, J, I*, realizando varios vuelos tomaron parte en la acción, sufriendo algunas averías al amarar, por la marejadilla reinante.

Primo de Rivera, desde el *Alfonso XIII* envió al Rey el siguiente telegrama:

"General en Jefe a Su Majestad el Rey.—Urgente.—Palacio Real. Madrid.—Señor: A las doce las tropas han puesto pie en la bahía de Ixdain. A las doce y media han coronado las posiciones, tras una breve preparación de fuegos y sin gran resistencia.—El Ejército de tierra, el de mar y el del aire, saludan a Vuestra Majestad."

La noticia recogida por radio en los buques del convoy Fernández Pérez, produjo delirante entusiasmo vitoreando a España, al Rey, a la Marina y al Ejército. La música de las banderas del Tercio extranjero tocó la marcha Real, escuchada con religioso silencio por aquellos bravos soldados impacientes por lanzarse a la pelea.

Su Majestad se dignó contestar al general en jefe con el siguiente telegrama:

"S. M. el Rey al general en Jefe, a bordo *Alfonso XIII*.—Hondamente satisfecho primera fase operación, te envío felicitación más cordial que deseo transmitas a las tropas de mar, tierra y aire, así como a las francesas que a su lado se baten. Te agradeceré amplias noticias. Con fervientes votos porque Dios nos acompañe hasta el fin, te abraza.—Alfonso."

En la noche de aquel memorable día el Gobierno facilitó a la Prensa madrileña la siguiente nota oficiosa:

"Aunque con alguna dificultad en las comunicaciones, por el enorme servicio que pesa sobre el acorazado *Alfonso XIII*, donde el general en jefe ha establecido su Cuartel general, lo que impide poseer mayores detalles de la afortunadísima operación llevada a cabo hoy, se ha recibido el siguiente parte, que amplía el primero facilitado este mediodía a la Prensa:

"General en jefe al presidente interino del Directorio.—Desembarcada totalmente columna Saro y firmemente establecida. Bajas, no llegan a 50, más de la mitad, de la harca. Se han cogido al enemigo dos cañones, siete ametralladoras, bastante material y prisioneros. Todo el mundo ha cumplido su deber; pero debo señalar la eficaz cooperación de la escuadra francesa, que ha tirado mucho y bien.

La columna del general Saro, que es la formada en la región occidental, es de gran fortaleza, dotada de fuerzas escogidas y con todo género de elementos modernos.

En la región occidental, las fuerzas encargadas de defender el frente siguen contrarrestando con gran bizarría los esfuerzos del enemigo, no logrados, para romper la línea.

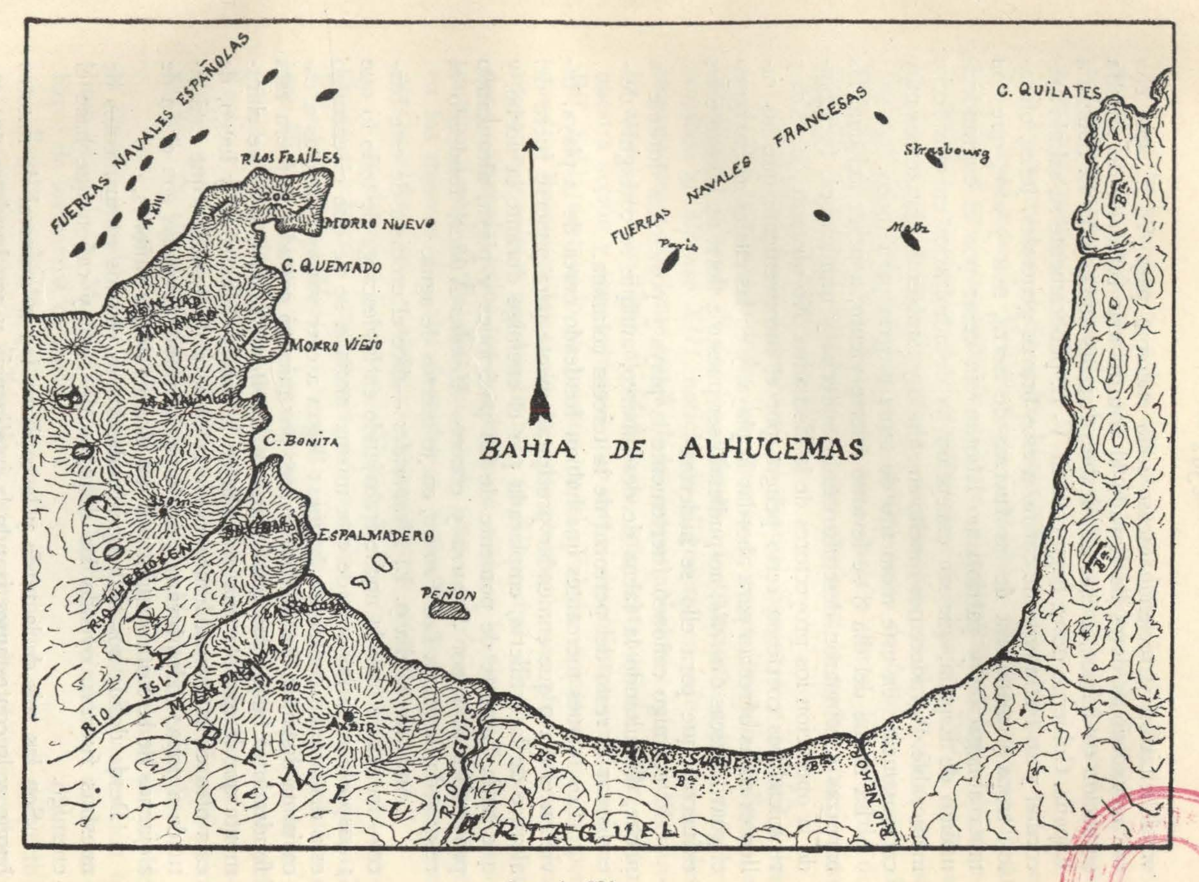
Son muchos los hechos distinguidos que en dicho frente pueden señalarse reveladores del elevadísimo espíritu de nuestro Ejército.

En esta parte del frente hemos sufrido hoy muy pocas bajas, pues únicamente de madrugada tuvimos 10 en un puesto atacado, que se defendió con extraordinario denuedo, haciendo al enemigo varias, que dejó en la alambrada.

Por el Lucus, fuerzas españolas y francesas operaron, haciendo una demostración, en la que no tuvimos novedad."

El Gobierno dirigió el siguiente despacho al general en jefe:

"Presidente interino del Directorio a Presidente efectivo Directorio a bordo *Alfonso XIII*.—El gran éxito obtenido por el desembarco feliz de nuestras tropas, seguido con máximo interés y de cuya emoción participarán seguramente todos los buenos españoles, hacen que eleve a V. E. y al Ejército a sus órdenes la más calurosa y efusi-



Croquis Núm. 9.

Posición de las escuadras francesa y española durante el desembarco.

va felicitación pareciendo escaso todo encomio para V. E., que con tan elevadísimas dotes ha llevado al triunfo más señalado de nuestra actuación en Africa, a esas admirables fuerzas que con V. E. honran a España. Gobierno desea haga constar V. E. públicamente su saludo más cordial y su testimonio de cariño a esos bravos generales, jefes, oficiales, tropa y marinería de las fuerzas de tierra, mar y aire, que con tanta abnegación y patriotismo laboran sin cesar por el engrandecimiento de España, que sin excepción ha de admirarles en esta fecha memorable. Agradecemos mucho su saludo y también le abrazamos muy cariñosamente en este momento de tanta alegría para todos."

La noche del día 8 se levantó fuerte viento, a pesar del cual las barcazas continuaron desembarcando material y municiones, facilitando la operación los proyectores de la Escuadra. No obstante, las *Kas* y remolcadores corrieron serio peligro por el inconveniente que las salientes rocas ofrecían para abordar la playa, y en las cuales embarrancó el guardapescas *Castelló,* no pudiendo ser puesto a flote, no obstante los esfuerzos que para ello se hicieron.

El enemigo cañoneó fuertemente la playa y posiciones durante la noche, dificultando la faena de desembarco, aunque se consiguió desembarcar el resto del personal de la tercera columna.

Los buques mercantes que habían fondeado cerca de la playa, tuvieron el día 9 que enmendar precipitadamente para ponerse fuera del alcance de la artillería, emplazada por el enemigo durante la noche, y que batía la parte de poniente de las posiciones y playa, alcanzando proyectiles al vapor *Segarra* y crucero *Méndez Núñez,* fondeado al resguardo de punta *Los Frailes,* en 30 metros de agua.

"Amanece el día 9. El *Hespérides* —dice el cronista de este barco— ha estado toda la noche trabajando en la descarga de todo lo que transportaba; a las seis de esta misma mañana se ve que el enemigo está disparando contra los buques; llegan a caer varias granadas a escasísima distancia de nuestro buque; por nuestro costado de fuera está fondeado el buque mercante llamado *Capitán Segarra,* y se ve claramente que le explota una granada en la banda de estribor y luego, de esta otra en la misma lumbrera de la cámara de segunda, que está situada a popa; todos levamos nuevamente nuestras anclas con el fin de alejarnos de la costa y quitarnos del alcance de los cañones.

Desde donde nos hallamos fondeados se ven los campamentos de nuestras fuerzas, oyendo los disparos de fusil y cañón que hace el enemigo.

Son las seis de la tarde y la capitana iza la numeral de nuestro buque, y le contestamos izando la inteligencia y con banderas nos comunica que si estamos listos de descarga podemos salir para Ceuta.

Así lo hacemos, y a las dos de la madrugada del día 10 damos fondo en el referido puerto, sintiendo la verdadera satisfacción de haber sido testigos presenciales de esta gloriosa página de nuestras armas y nuestras naves.”

Durante todo el día 9 los buques de las fuerzas navales hicieron fuego lento sobre la división de la Cebadilla y Bosicú, para impedir al enemigo el emplazamiento de cañones, y neutralizar el fuego de ametralladoras sobre nuestras avanzadas muy hostilizadas. Por la mañana se organizó el servicio de aguada a la posición por el *España 5,* y a la flota por el aljibe *Africa* que se fondeó como depósito de agua, y el pequeño *E* tendió sus mangueras para darla a tierra. En la tarde de éste día se sacaron tres barcazas que quedaron la noche anterior en Cebadilla, abandonando esta playa.

Muy temprano desembarcó el general Sanjurjo y felicitó a los asaltantes, revistando todas las fuerzas e inspeccionando la línea de contacto; y después de dar las órdenes e instrucciones convenientes se trasladó al *Alfonso XIII,* noticiando al general en jefe sus favorables impresiones y excelente estado de las tropas anhelosas de avanzar cuanto antes para castigar al adversario, que tratando de contrarrestar nuestra acción y seria amenaza que con el desembarco pesaba sobre el Rif, había acentuado su presión en el Yebala, e intentando romper nuestras líneas, en busca de un éxito resonante que afianzase su falsa situación y evitase nuestro triunfo en Alhucemas. Es en Kudia Tahar donde acumula todos los medios para obtener la victoria y amenazar nuestro frente de Tetuán, que a todo trance quería arrollar, librándose en los mismos días del desembarco, rudos combates que pusieron a prueba el heroísmo y abnegación de nuestros soldados.

Para despejar la situación Primo de Rivera, ante el éxito del desembarco y buenas impresiones comunicadas por Sanjurjo, salió en el *Velasco* para río Martín y de allí a Tetuán; para reforzar las fuerzas que en aquel frente tan bravamente luchaban, ordenó que de la columna Fernández Pérez marchasen a dicha zona dos banderas del Tercio y un tabor de Regulares, emprendiéndose en seguida las operaciones que dieron por resultado la completa derrota del iluso Sultán del Rif. De ella nos hablará luego el propio Marqués de Estella.

Las fuerzas de ingenieros, al mando del teniente coronel García de la Herrán, continuaron los trabajos de fortificación de la posición o línea ocupada en Morro Nuevo; y las barcazas terminaron el desembarco de los carros de asalto.

Por la noche los barcos de guerra iluminaron con sus proyectores el campo enemigo, obligando a éste a suspender el intenso fuego de fusilería iniciado al anochecer contra el campamento de Cebadilla.

La aviación del *Dédalo* continuó sus bombardeos con cuatro aparatos, pero no pudo utilizar el dirigible, que una vez arriba, hubo que meter de nuevo a bordo a causa del fuerte viento racheado que reinaba.

Terminados los amagos de desembarco en Sidi-Dris por el convoy Fernández Pérez, y una vez entregado por la división francesa a las fuerzas españolas, se situó frente a Cebadilla, escoltado por el *Extremadura,* buque que durante la tarde del día 8 y todo el 9 se dedicó además a proteger el servicio de aviación. Los buques franceses abandonaron las aguas de Alhucemas, fondeando en Orán el día 12 para avituallarse.

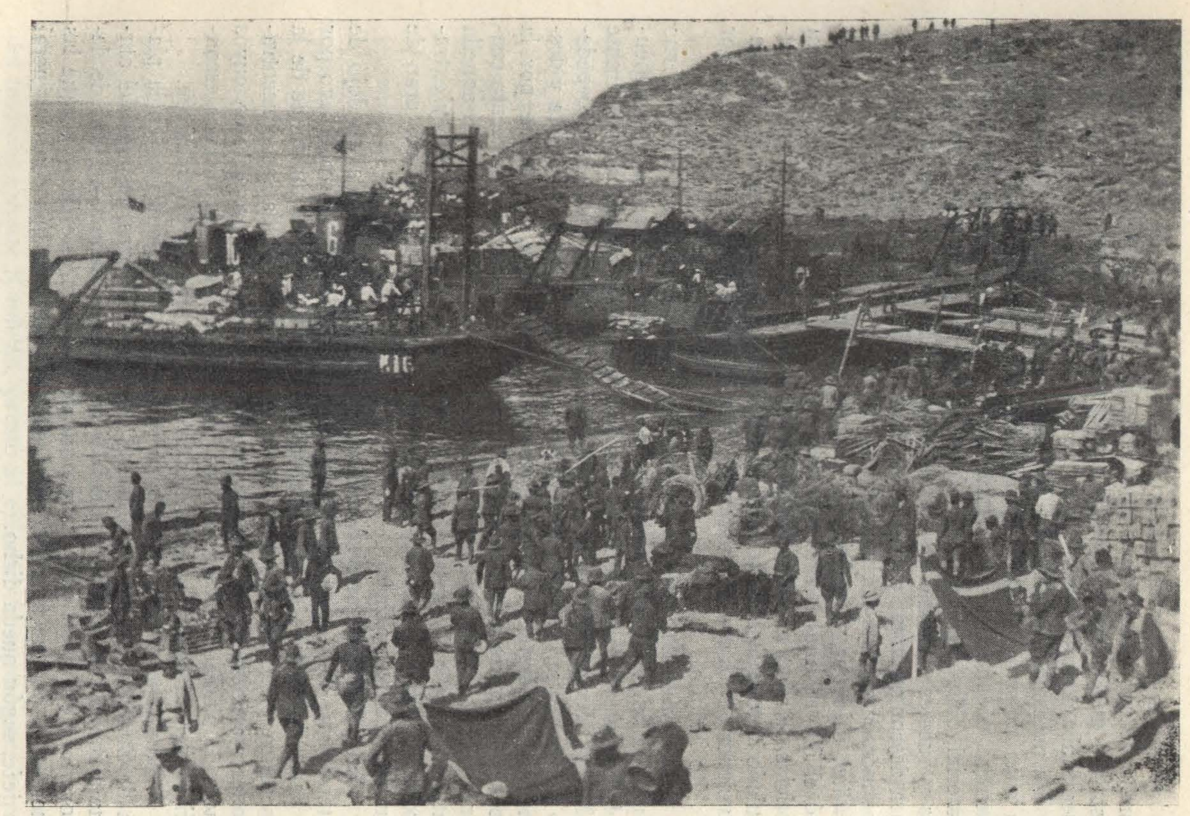
El *Blas de Lezo* tuvo proyecciones de agua en sus turbinas, debido a la entrada de la del mar en sus condensadores. El personal de máquisas, dando muestras de su celo y competencia, destapó estos elementos y corrigió aquéllas proyecciones sin que el buque dejara de intervenir en la acción un sólo momento.

La playa de Cebadilla, que en casi su totalidad tiene lecho de piedras y grandes lajerías, motivaron que las barcazas no pudieran acercarse a tierra. En su vista, el jefe de Estado Mayor, Sr. Boado, después del desembarco, reconoció la que existe más al Norte de Cebadilla, que se denominó playa núm. 1, y encontrándola de mejores condiciones se ordenó que el desembarco de material se verificase por esta playa, abandonando, una vez hecho lo más urgente, la primitiva. En estas operaciones de desembarco de material y tercer escalón de personal, se pasó el resto del día 8, en cuya noche el enemigo causó algunas bajas en las barcazas. El guardapescas *Castelló* se puso a flote el día 9, saliendo con averías en el timón que le impidieron, por el momento, continuar prestando servicio, tomándolo a remolque el *Almirante Lobo.*

El día 10 se incorporó a la Escuadra el destroyer *Lazaga,* al mando del capitán de fragata D. Fernando Pérez Ojeda, tomando parte en las operaciones, siendo éste su primer servicio, pues había sido entregado a la Marina en el mes de agosto.

Este día comenzó el desembarco de la columna Fernández Pérez, y como la playa núm. 2 resultaba pequeña para tanto tráfico, se eligió la de los *Frailes* (núm. 1), próxima y a la izquierda de la que ocupaba la brigada Saro, playa, aunque más abierta a los tiempos y de lecho más sucio, fué preciso utilizar. En ella se organizó una base de operaciones, no sin sufrir los efectos del fuego de cañón enemigo, trabajos en que participó el batallón de infantería de Marina, uno de los primeros en desembarcar.

La reacción enemiga acentuóse el día 10 por haber recibido contingentes procedentes de Sidi-Dris y Uad-Lau.



La playa de la Cala del Quemado, en la costa occidental de la bahía de Alhucemas, en los días siguientes al desembarco.

Fuerzas combinadas de la Escuadra y navales del Norte de Africa, bombardearon las cumbres en las que, con gran movilidad, el enemigo instalaba una pieza para batir los objetivos terrestres o marítimos que encontraba a su alcance.

La necesidad de afianzar fuertemente las posiciones y de acumular en ellas todos los elementos indispensables para el avance contra un enemigo en su propio territorio y que demostraba poseer abundante material, obligó a no realizar ofensiva alguna sin previos reconocimientos y fuertes contingentes, y a fin de tantear sus fuerzas y a la vez para descongestionar el frente de Kudia Tahar, muy apurado en aquellos momentos, una división formada por el *Victoria Eugenia, Méndez Núñez, Cánovas, Canalejas* y *Lazaga*, con algunos transportes, efectuó el día 11 una diversión sobre Uad-Lau sin que el enemigo diera noticias de su presencia en aquella zona; lo que confirmó habíase acumulado la totalidad en la bahía de Alhucemas, esto exigía mayores precauciones en los avances sucesivos para llegar al objetivo propuesto por el Alto Mando.

La noche del 11 al 12 el torpedero *núm. 11* se quedó sin gobierno y pidió auxilio frente a Cabo Negro, enviándole el *Lazaga* y recogiéndolo el *Lauria*, que atendió a la señal de auxilio, y, por último, frente a Morro Nuevo hubo una colisión entre el *Recalde* y el contratorpedero *Velasco*, que, en la mañana del 12, tuvo que salir para Melilla y después, convenientemente escoltado, para Cartagena, en donde por la Sociedad Española de Construcción Naval fué reparada, en ciento cuarenta y ocho horas, la importante avería de la roda, dando así aquella entidad, orgullo de nuestra industria naval, prueba de su celo y extraordinaria actividad en ocasión que los servicios de los barcos eran de tan suprema necesidad.

En poder del enemigo todavía el interior de la bahía, no dejó de intentar por Cala Quemado envolver la posición de Morro Nuevo por el flanco izquierdo, lo que obligó a que constantemente un buque de la Escuadra ejerciera la vigilancia bombardeando de día las concentraciones e iluminando las tierras por la noche con los proyectores, cuyos haces de plateada y cegadora luz penetraban hasta los últimos escondrijos del adversario, descubriendo sus trabajos de fortificación.

Simultáneamente se organizó un amago de desembarco en la playa de Suani, que debía efectuarse veinticuatro horas después del ataque a fondo por las fuerzas del Ejército; pero hubo necesidad de demorarlo a causa del mal tiempo que se inició en este día y porque las fuerzas de choque más escogidas salieron para Tetuán con el general en jefe, según queda dicho.

La noche del 11 fué bastante intranquila en los campamentos, pues

el nutrido fuego de fusil del enemigo, y el más intensificado de cañón, daban idea de la fuerte presión ejercida contra las tropas acumuladas en no muy amplio espacio. El adversario intentó esta noche, por el crestón de Morro Nuevo, asaltar la llamada Casa del Cañón, cuya parte guardaban las tropas de vanguardia de la columna Fernández Pérez, mandadas por el coronel Goded, siendo los rifeños rechazados por las mehal'las de Varela y Abriat, y ametralladoras de Cazadores, llegándose al arma blanca. Pero como nuestro propósito esencial es la campaña marítima, no hemos de ser prolijos en los detalles de las acciones en tierra más que en cuanto se relacionen con las fuerzas de Marina.

En este mismo día 11, quedaron establecidos y perfectamente organizados los servicios de playas; en la núm. 2, bajo la dirección y órdenes del jefe de barcazas Delgado Otaolaurruchi, y en la núm. 1 bajo las del capitán de corbeta Moreno de Guerra, haciéndose desde este día los servicios de aguada por ambas playas; y para su mayor eficacia, el torpedero *22* marchó a Sevilla para adquirir mangueras, a fin de que ningún momento faltase este material.

Los elementos de aviación fueron reforzados por una escuadrilla de hidroaviones de la Escuela de Aeronáutica Naval, de seis aparatos *Machi 24* de bombardeo, que llegó en vuelo a Mar Chica en virtud de orden urgente del Ministro de Marina. Habían salido de Barcelona en la mañana del 10, pernoctando en los Alcázares.

La mandaba el teniente de navío D. Francisco Taviel de Andrade, que pilotaba el aparato *A*, llevando como observador y bombardero al alférez de navío D. Manuel Alemany y de la Sota.

Los demás aparatos iban tripulados en la siguiente forma:

B.—Piloto, D. Ramón de Carranza; observador, D. Julio Guillén, tenientes de navío.

C.—Piloto, D. Juan Manuel Durán, teniente de navío; observador, D. José de la Guardia, alférez de navío.

D.—Piloto, maestre de aeronáutica Otero; observador, D. José María Barrera, alférez de navío.

E.—Piloto, maestre de aeronáutica Planas; observador, alférez de navío, D. Guillermo Llera.

F.—Piloto. maestre de aeronáutica Piedra; observador, D. Tomás Moyano, alférez de navío.

Formaban también parte de la escuadrilla el maestre mecánico Calaza, 6 alumnos mecánicos y 5 marineros agregados a los aparatos.

La escuadrilla, que quedó en la base de Mar Chica, a las órdenes del jefe de las fuerzas aéreas de la zona oriental, y a las inmediatas del teniente coronel Kindelán, prestó al ejército de operaciones importantes servicios.

Los aviones y dirigible del *Dédalo* fueron pilotados en esta fase de la campaña por los tenientes de navío D. Carlos Antón Palacios, don Antonio Núñez (aerostero) y don Joaquín Arbolí; los alféreces D. Juan Díaz Domínguez, D. Luis Cellier, D. Felipe García Charlo, D. José Galán y D. Francisco Carrasco (aerostero); y los maestres de aeronáutica Molina, Carceller, Rivas, Vázquez y Carreño.

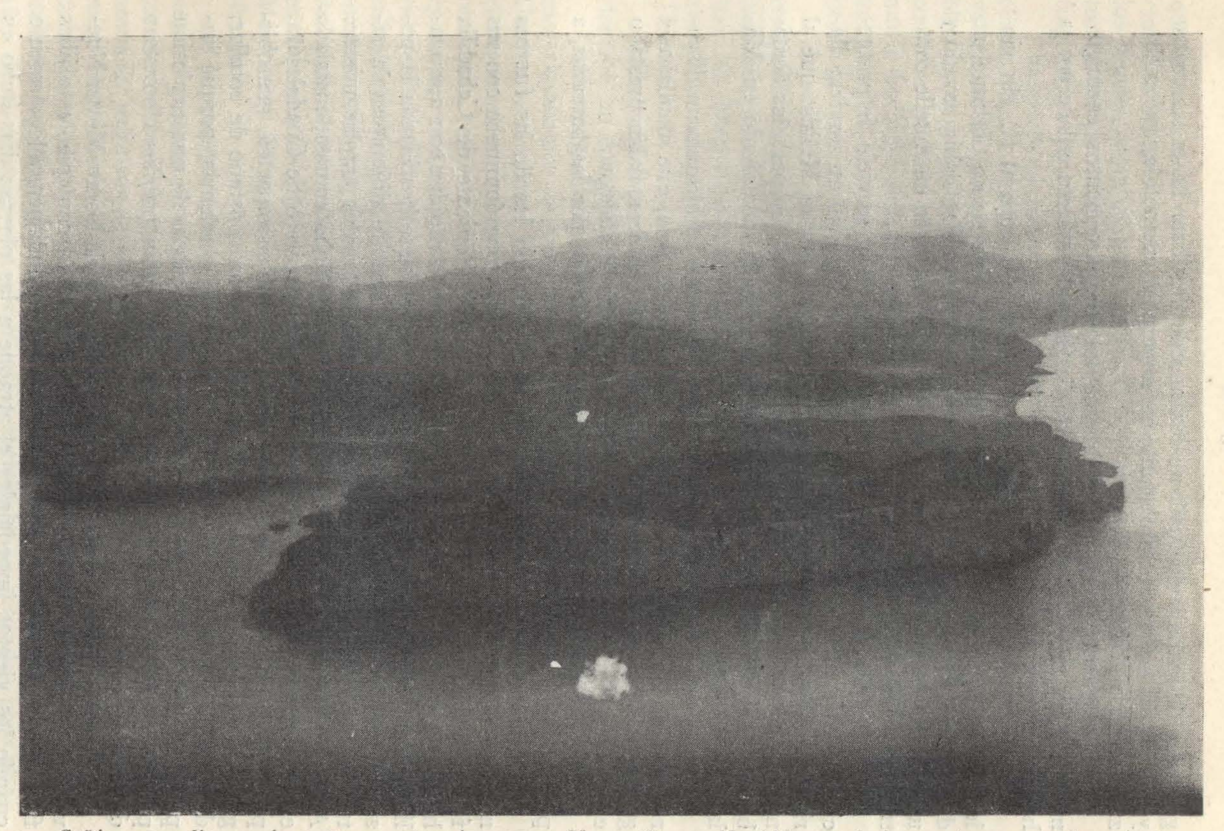
En los campamentos se siguió acumulando toda clase de elementos de guerra y boca, "destacándose en estos servicios,—dice López Rienda en su libro *Del Uarga a Alhucemas*—, con relieve extraordinario, el trabajo rudo y penoso de las dotaciones de las barcazas blindadas, mandadas por oficiales de la Armada, que durante el día y noche no descansan". Del riesgo y labor de este personal dan idea las siguientes líneas del *Diario de Operaciones* del coronel Franco: "En la playa el hormigueo de los faeneros en la descarga es también alcanzado por los disparos de los cañones enemigos. Hay momentos en que el enemigo parece querer concentrar allí sus fuegos..., y las columnas de espuma de los disparos sobre el mar alternan con los enormes estampidos y negros humos de los proyectiles caídos en las peñas... Una carrera de camilleros en dirección a la explosión revela la existencia de bajas; nuevas explosiones inmediatas las envuelven y ocultan. Alguno más cae, pero, tranquilos y ordenados, emprenden los camilleros su marcha al hospital con su gloriosa y doliente carga..."

El tiempo, hasta entonces inmejorable, empezó el día 12 a llamar de Poniente, dificultando las faenas, persistiendo, además, el enemigo en sus intermitentes cañoneos con piezas que, sucesivamente, iba instalando desenfiladas para batir las playas, y que, aunque eran acalladas por la artillería de los buques, no dejaron de producir gran número de bajas en el personal de barcazas y averías a éstas, en especial las piezas de eclipse, que, desde Punta Tomastar dominaron por algún tiempo las playas de desembarco. Un nuevo cañón apareció en la antedicha punta, que el buen humor de las tropas apodó *El Felipe*.

En la mañana del mismo día las operaciones se dificultaron de tal manera, que hubo necesidad de suspenderlas en la mayor parte del tiempo, y a las horas que se hicieron fué con exposición del material y evidente riesgo de las tripulaciones.

Por la noche se repitió el ataque de los moros a nuestras posiciones, llegando a ser crítica la situación. No habían sido aún desembarcados los repuestos de municiones y hubo que desmunicionar a la Infantería de Marina para dotar a las harkas, que briosamente rechazaron a las atacantes.

El ataque comenzó a las veintidós y treinta, aumentando en intensidad hasta las veintitrés, en que varios grupos se lanzaron a fondo con



Cañón moro disparando contra nuestros buques en Morro Nuevo. Un hidro evoluciona sobre su emplazamiento.

granadas de mano y de fusil, no cesando de hostilizar hasta las cuatro y treinta. El enemigo, no obstante su impetuosa acometida, fué rechazado en todo el frente.

La Escuadra batió especialmente los emplazamientos enemigos, merced a las referencias recibidas de tierra y al perfecto enlace por la luz y el fuego.

El 13 mejoró algo el tiempo por rolarse el viento al E., sin violencia, resguardando algo el frente de Morro Nuevo; no obstante, no dejó de causar averías en las barcazas. La *K-3,* que se había varado y unido a la playa con puntales de madera para sostener un muelle construído por los ingenieros, se consideró como perdida.

El *Extremadura* fué en este día relevado en el servicio de protección de los aviones por el cañonero *Laya,* y se organizó un servicio diario de correos por un guardacostas a Málaga y otro a Melilla, que al mismo tiempo se repostaban y hacían víveres para sí y para los demás barcos. Más tarde, ante las dificultades de aprovisionamiento en Málaga, se enviaron a Ceuta.

Encontrándose en el puente de su buque fué herido por un disparo enemigo el capitán de corbeta D. Luis Gil de Sola, que mandaba el gasolinero *I-5,* de la Tabacalera, y que, hasta entonces, había prestado excelentes servicios, teniendo que ser evacuado a Málaga.

En la playa continuó la descarga del material por las barcazas, a pesar del mal tiempo.

Los buques de la Escuadra establecieron, con los de las fuerzas navales del Norte de Africa, un estrecho círculo, que dominaba con sus fuegos todas las alturas y barrancadas desde Poniente de Cebadilla hasta el Peñón de Alhucemas; pero, a pesar de la rapidez con que acallaban los disparos enemigos, no podían evitar fuese hostilizada la posición por los cañones volantes, llegando a hacerse dificultosa la situación mientras, repetimos, no se descubría el nuevo emplazamiento. A ello cooperaba eficazmente la aviación y el globo cometa, instalado en la capitana de la Escuadra por un equipo aerostero de Guadalajara, pero de él fué preciso prescindir al recibir varios impactos, que obligaban a frecuentes cargas de hidrógeno, con gran consumo de botellas, de difícil transporte y sustitución por su peso, y, además, porque impedía la carga normal de las calderas, ante el peligro de una explosión producida por las chispas que, al cargarlas, salían por las chimeneas del buque.

El mayor enemigo que tuvieron nuestros soldados en Morro Nuevo fué la falta de agua potable, por la dificultad con que los aljibes flotantes tropezaban para la descarga de tan indispensable elemento cuando los vientos impedíanles el atraque a las playas; días hubo en

que se reducía la ración de agua a uno o dos litros por individuo, incluso los generales. A este suministro se atendió con preferencia por los buques, hasta tal punto, que las posiciones en este día estaban abastecidas en cantidad suficiente para aguantar sin peligro cualquier contingencia, repartiéndose cinco litros diarios por individuo.

Respecto al ganado, únicamente se desembarcó un caballo para el coronel D. Benigno Fiscer, jefe de Regulares de Tetuán que, convaleciente de grave herida, con fractura de pierna, no estando restablecido, desoyendo los consejos de los doctores fué a Alhucemas, y como no pudiese andar se desembarcó su caballo. Este valeroso jefe murió heróicamente por consecuencia de grave herida en la acción de los Morabos (10 de mayo de 1926), siendo ascendido al generalato en junio de 1927.

La falta de ganado hacía más penoso el arrastre de material que trasbordaban a brazo los soldados desde el punto del desemabrco, participando en esta ruda faena con igual entusiasmo y celo los de Infantería de Marina, demostrando las tropas insuperable espíritu, que se elevó aún más si cabe al recibirse la noticia de la liberación de Kudia Tahar.

Libertada ésta el día 13, el general en jefe hizo en Tetuán declaraciones a un corresponsal de guerra, cuya crónica dice:

"Descargados los elementos que llevaba el vapor *Escolano,* en el cual viajábamos los periodistas con el agregado militar de los Estados Unidos, comandante Hodges, y un jefe del Ejército mejicano, recibió el barco orden de regresar a Ceuta. Y aprovechando este breve paréntesis para regresar a Ceuta y presenciar el epílogo de un brillantísimo episodio, escrito por los heroicos defensores de Kudia Tahar, que han sido recibidos en esta población entre manifestaciones delirantes de un entusiasmo sin precedentes. La coincidencia de este hecho con una efemérides histórica de la vida española —el segundo aniversario del 13 de septiembre—, me aconsejó visitar al presidente para robar unos momentos a las graves ocupaciones que pesan sobre él, y conversar sobre Marruecos. El general Primo de Rivera se expresó en los siguientes términos:

"No puedo negar a usted que he tenido un día de grandes emociones. Al amanecer ya comunicaba con las posiciones avanzadas del sector de Benkarrich y supe lo que yo esperaba, y que me aventuré a anunciar mientras se desarrollaba el rudo combate del día 12; el enemigo abandonaría el campo. Pero nunca creí que hallaríamos tantos cadáveres y tantas armas enemigas. Esta es una novedad de los rifeños, influídos en esta época por los extranjeros que los dirigen. Antes, el afán de no abandonar a sus muertos anticipaba su retirada; pero aho-

ra, despreocupados de esa superstición, se defienden tenazmente, llegándose hasta el cuerpo a cuerpo.

La guerra enseña algo cada día, y mentecato será siempre quien no recoja las lecciones del libro de la vida.

He aquí —continuó diciendo el general Primo de Rivera— otra nueva emoción: besar a un soldado, ennegrecido y sucio, el primero que llegó a mí después del heroísmo de Kudia Tahar. He besado en la vida muchas veces con el corazón puesto en los labios al Crucifijo, a la bandera, a mi madre, a mis hijos y a las mujeres amadas; pero ese beso de hoy también es inolvidable.



El general Primo de Rivera observando el fuego de los cañones del *Alfonso XIII*, durante las operaciones de Alhucemas.

Dejo a los periodistas la crónica del glorioso episodio, y me limito a registrar su importancia. Todo Yebala esperaba el resultado para tomar un partido u otro, y he de hacer constar que todo se ha desarrollado sin que la vida de Tetuán se altere en los días de este combate. sostenido a 12 kilómetros de sus murallas, mi línea ha respondido a su misión.

Tal importancia he dado a este combate, que él me separó de Alhucemas, no por desconfianza de los Mandos de la zona de Ceuta, que son excelentes, sino porque estoy seguro de que yo les llevo la suerte y un poquito de alegría. Mis subordinados, de general de división a soldado, trabajan, se baten, atienden a los servicios y los inspeccionan; me exponen planes acertados y preparan las tropas. Yo les escucho y afronto las responsabilidades, pero a ellos les gusta que yo esté a la vista. Ese es todo mi papel, y no me envanezco ni aun en estos días tan afortunados.

Algo quiero insistir sobre las importancias de estos combates del sector de Benkarrich, que no ha sido sólo lo de Kudia Tahar, sino lo de todo el servicio avanzado y la barrancada de Aranen, porque se tra-

taba del contragolpe preparado por Abd-el-Krim a nuestro desembarco en Alhucemas, en el que puso todo su empeño, frustrado precisamente en fecha memorable, aunque mi deseo hubiera sido tener resuelta antes la situación.

Lo de Alhucemas fué precioso. La dificilísima operación de reunir y formar un convoy marítimo se realizó al fin venciendo los entorpecimientos. Pude inspeccionarlo todo en marcha, recorriendo la escuadra de cola a cabeza, a bordo del torpedero *22*, gobernado por un oficial (1) de alientos y acompañado de los generales Sanjurjo y Despujols. A milla y media de la playa donde se efectuó el desembarco presencié la operación desde el *Alfonso XIII*, acompañado del almirante, de su jefe de Estado Mayor y de la oficialidad del acorazado, que aguantaba fuerte y gallardo las explosiones de las granadas enemigas. Mi única inquietud era la de que se pudiera frustar la sorpresa, en la que fundé siempre la esperanza de hacer la operación con pocas bajas. La sorpresa no consistía en que no se nos viera llegar, sino en que el enemigo no acudiera a tiempo, tanto los hombres como las piezas de Artillería, que podían impedir formalmente un desembarco. Mientras preparaba esta operación leí mucho relativo a desembarcos, especialmente los últimos, tan trágicamente frustrados, de los Dardanelos. Las cooperaciones naval y aérea son eficacísimas en estas operaciones, porque hay un espacio de tiempo en el que el Ejército de tierra está inerme.

Todos han llenado bien su papel, y aunque la justicia y la cortesía me obligan a reconocer la eficaz acción de los barcos franceses, maestros en maniobrar y tirar, es lo cierto que les asigné una acción demostrativa y fuera de la zona de protección directa, que correspondió a los barcos españoles, de los cuales, algunos temerariamente y muy próximos a la costa, batieron con sus cañones los pequeños calibres enemigos y sus nidos de ametralladoras.

Siempre será para mí un honor inolvidable haber asumido estos días el mando de un ejército superior a cien mil hombres, y de dos armadas, una francesa y otra española, compuestas por más de cien unidades.

Con lo dicho ya tiene mi impresión sobre lo de ayer, y permítame que me reserve todo lo que corresponde al mañana, porque estoy muy satisfecho del éxito, que se funda en el secreto.

Cuando estaban ya embarcados recibieron los jefes, oficiales y clases expedicionarios 3.000 pliegos cerrados conteniendo un plano y

(1) El comandante del buque era el teniente de navío D. Castor Ibáñez de Aldecoa.

una indicación de objetivo, que los prepararon con toda reserva en el Depósito de la Guerra durante los días en que estuve en Madrid, y que traje en mi equipaje personal.

Yo creo que Francia y España han de ir por fuerza a la resolución completa del problema, para evitarse preocupaciones y sobresaltos constantes. Supongo que pronto el poder de Abd-el-Krim será escaso, y aun ese resto de poder habrá que extinguirlo de modo que no renazca.

Marruecos está harto de la guerra, conoce ya los bienes de la paz, los añora y los reclamará cuando de su fantasía se desvanezca la ilusión de una independencia absoluta que Abd-el-Krim y los aventureros que le inspiran han llegado a incrustar en sus cerebros simples.

Es cuanto puedo decirle por hoy, y me alegraré que por esta vez no carezcan de interés mis declaraciones, que en realidad las podría resumir en una sola: España es hoy una nación fuerte, por la cantidad, y más aún por la calidad de sus elementos armados en tierra, en mar y en aire."

Volvamos a Alhucemas. El 14 refrescó el tiempo de levante, dificultando más que el anterior la descarga, que a pesar de ello hubo que continuar, embarrancando algunas barcazas en la playa. La gente de la columna Fernández Pérez, aunque lentamente, siguió desembarcando.

La barcaza *Número 1* que se hizo a la mar, remolcada por el *Cullera*, por aumentar la violencia del viento, pasó duro trance, por no poder cerrar la escotilla se inundó su bodega, prestándole auxilio el cañonero *Laya*.

En este día, primero de vuelo de la escuadrilla de hidros de Marina de Mar Chica, la compañía de ametralladoras de Infantería de Marina avanzó, situándose en primera línea, y entró en fuego, teniendo algunos heridos. Hízolo también una de las compañías de fusileros.

Continuó el mal tiempo el día 15; varias barcazas necesitan reparación y otras se hacen a la mar con sus remolcadores. El almirante de las fuerzas navales envía a Ceuta al alférez de navío D. Manuel Espinosa para encargarse y activar las reparaciones de los buques enviados con tal objeto.

Los cañones enemigos, primero de madrugada y después hacia las dieciocho, hicieron fuego intenso contra el campamento y playa el día 14, intensificándolo el día 15 por la tarde, en que cayeron unas 60 granadas rompedoras, distinguiéndose varios oficiales y tropa en la playa, los cuales en pleno bombardeo transportan a lugar seguro bombas de aeroplano sin explotar.

El alférez de navío D. Luis Cadarso resultó herido en el vientre, de pronóstico menos grave.

En las mismas condiciones de tiempo pasa el día 15 sin que ni en uno y otro dejaran de hacerse operaciones hasta el extremo de quedar casi desembarcado el grueso de la columna procedente de Melilla. En el campamento continuaron los trabajos de perfeccionamiento de fortificación y construcción de zanjas, y abrigos para preservarse la tropa del bombardeo, que se repitió en este día también intensamente, contestando nuestras baterías de mar y tierra.

El día 17 arreció el fuego enemigo, cayendo bastantes proyectiles en la playa, y uno en la barcaza *K-4,* que a causa del mal tiempo había varado en la parte Sur de la *número 2,* completamente enfilada por la artillería del adversario. El proyectil penetró en el tambucho de estribor de la cámara de motores; hizo explosión en éstos e incendió el tanque de gasolina. Inmediatamente el alférez de navío D. José Arnáu, recién salido de la Escuela, que mandaba esta barcaza, acudió con su gente a extinguir el incendio, sin que les arredrasen los disparos enemigos cada vez más frecuentes. Tanto el comandante como la dotación siguieron habitándola, no obstante caer en ella, en días sucesivos, cuatro proyectiles más.

Una granada de metralla hizo explosión sobre el crucero *Reina Victoria Eugenia,* que ya en la noche anterior había sido alcanzado en la proa por otro disparo.

El tiempo mejoró bastante, y el 18 se aprovechó la bonanza para desembarcar una de las baterías del Peñón, y los aviones de la Marina, procedentes de Mar Chica (el *Dédalo* había marchado a Almería el 16 para repostarse), bombardearon Sidi-Dris y cabo Quilates y emplazamiento de los cañones enemigos en Morro Nuevo. También se adelantó la descarga de los buques mercantes que, en número de trece, estaban fondeados frente el repetido Morro, y, a pesar de que el número de barcazas útiles había disminuído, se intentó llevar un cable al Peñón, pero se rompió al llegar al Morro.

El día 19 amaneció espléndido, pero fué el más duro, tanto para la posición y playas como para los buques, debido al intenso fuego del adversario, ordenándosele al *Blas de Lezo,* y a un cañonero de la División naval, batieran de revés el cañón *Felipe,* sin que, a pesar de sus certeros disparos, consiguiesen acallarlo. Pródigo fué este día en gestos heroicos por parte de nuestros marinos. Un proyectil echó a pique un bote del *Canalejas;* otros hicieron blanco en la playa y barcazas, y uno en un depósito de municiones que contenía más de un millón de cartuchos de fusil, originándose un incendio. Sin temor al riesgo que corrían, acudieros a sofocarlo el jefe de las barcazas Delgado Otaolaourruchi, el comandante de artillería D. Fernando Roldán, el teniente de navío D. Juan García de la Mata, alféreces de navío D. Alejandro

Mac-Kinlay, el de fragata D. Antonio Guitián, comandantes de Infantería señores Blanco y Jaquetot y, auxiliados por varios marineros y legionarios, consiguieron extinguir el incendio con evidente exposición de sus vidas. Resultaron heridos el comandante Jaquetot y un marinero.

En este día llegaron a descubrirse en el campo enemigo el emplazamiento de diez cañones; prueba de como iba intensificándose el cerco de la posición, que hacía cada día más dificultosa la situación de las tropas, cuyo estacionamiento por diversas causas resultó más largo de lo que se había previsto. A pesar de ello el espíritu de los soldados de mar y tierra no decayó en lo más mínimo.

De regreso el *Dédalo* el día 20, "volaron bombardeando el objetivo señalado, los aparatos *S-16 bis, H, K* y *L,* y los *supermarine F* y *A*. De todos ellos—dice el parte de campaña del comandante de este buque—se distinguió muy notablemente el *supermarine F*, tripulado en los tres vuelos por el alférez de navío D. Luis Celier, como piloto, y el teniente de navío D. Antonio Núñez Rodríguez, como observador y bombardero, habiendo podido apreciar desde a bordo durante los tres vuelos que efectuaron en un total de una hora cincuenta y tres minutos en el aire, lo muy a conciencia que efectuaron su cometido, demostrando un valor y serenidad digno de tomar en consideración."

Por la noche saltó de nuevo el Poniente, viento el que más castigaba las playas, totalmente abiertas al mismo, quedando incomunicado en tierra el propio jefe de Estado Mayor de las fuerzas navales del Norte de Africa, capitán de fragata D. Carlos Boado Suances, figura de las más relevantes del desembarco, hombre de inquebrantable energía, de grandes dotes de mando, de afable carácter y de severo valor, que fué herido uno de los primeros días, sin que por eso abandonara un solo instante su puesto. Desgraciadamente este prestigioso jefe falleció meses después del desembarco, insertando entonces el diario *A B C* en uno de sus números del mes de septiembre (1926), la siguiente nota necrológica.

"Su brillante carrera culminó en Marruecos, y muy especialmente en la retirada de Uad-Lau, y en el desembarco de Alhucemas.

El avance de las barcazas, de las *Kas* hacia la incógnita de Morro Nuevo, Boado le guió. Iba delante con su gasolinera, como Jefe del Estado Mayor de aquellas fuerzas navales de desembarco.

Fué un momento de emoción resucitador —paradoja— con la muerte del marino ilustre. Las ametralladoras del enemigo llamaban sin cesar en los vientres de las barcazas, cargadas de soldados que iban a la victoria. Delante la gasolinera de Boado, marcaba la estela a las barcazas, y se veía la cabeza blanca del marino —Boado tenía las canas y

la edad desproporcionadas— como si la llevase salpicada de espuma. Así les llevó hasta la playa; el desembarco, el temido desembarco, estaba logrado.

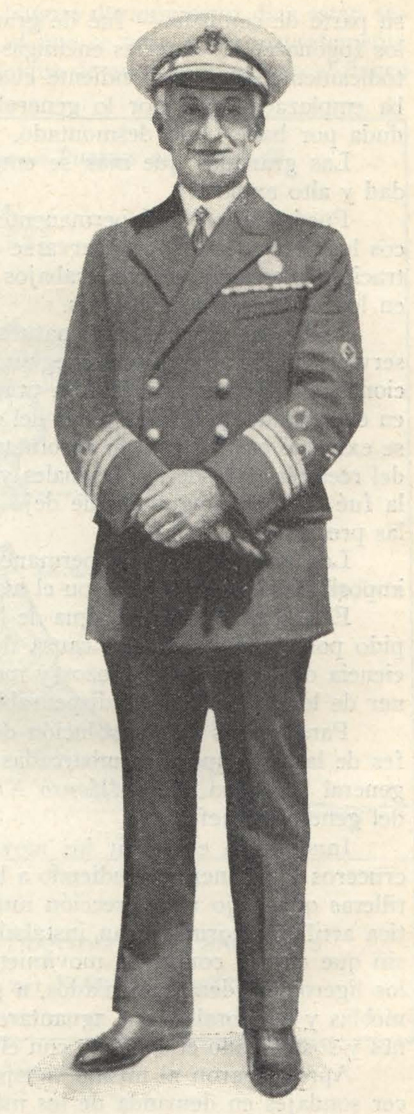
Boado, con su traje azul de faena, infatigable y atento a las necesidades de la fuerza desembarcada, era en los días subsiguientes al desembarco el hacedor de todos los milagros de abastecimientos..."

Las dotaciones de todas las barcazas —dice un cronista— rivalizaron en trabajo y abnegación, sin abandonarlas, auxiliadas por los remolcadores y guardacostas en las duras faenas realizadas bajo el fuego del adversario, cuya artillería, manejada, sin duda, por gente experta, precisaba cada vez más la puntería.

Las barcazas averiadas se conducían a Melilla, donde rápidamente se reparaban y volvían a prestar servicio. De las que el temporal obligó a dejar varadas en la playa se consiguió poner a flote la mayoría.

También los buques de la Escuadra recibieron nutrido fuego de fusil, contestando el *Alfonso XIII* con ametralladoras que instaló en la toldilla, acercándose a tierra para batir con más eficacia las fortificaciones permanentes que el enemigo intentaba levantar flanqueando las posiciones de nuestras tropas.

"El cuadriculado y numeración del contorno de costa —agregaba el Almirante de la Escuadra en



Capitán de fragata D. Carlos Boado Suances, jefe de E. M. de las Fuerzas Navales del N. de Africa, durante el desembarco de Alhucemas.

su parte de campaña— fué de gran utilidad para situar de noche por los fogonazos las baterías enemigas, y, durante el día, bombardear metódicamente la correspondiente cuadrícula en la que el cañón resultaba emplazado, que, por lo general, no volvía a iniciar el fuego, sin duda por haber sido desmontado.

Las granadas que más se emplearon fueron las de gran capacidad y alto explosivo.

Puede decirse fué permanente la iluminación del campo enemigo cos los proyectores por observarse que, al ver descubiertas sus concentraciones, cesaban en sus trabajos de fortificación y, con frecuencia, en los bombardeos nocturnos.

Todos los desperfectos naturales de la artillería por el continuo servicio de las piezas se corregían prontamente, adquiriendo las dotaciones artilleras extraordinaria práctica, y en especial los apuntadores, en el centrado de tiro. A pesar del crecido consumo de municiones, que se extremó en limitar a lo absolutamente indispensable, la organización del reemplazo desde los arsenales y centros productores de la Península fué tal, que ningún buque dejó en momento alguno de disponer de las precisas.

Los aviones navales permanecieron inactivos estos días ante la imposibilidad de amerizar con el mal tiempo.

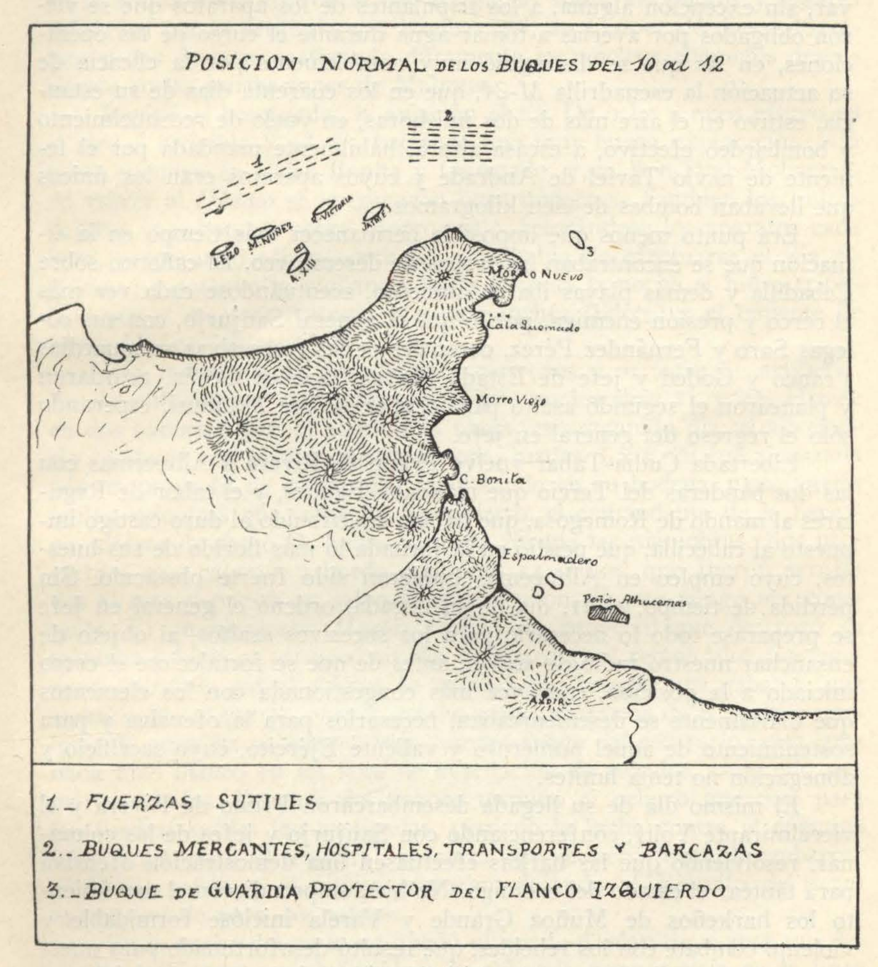
El abastecimiento de agua de las fuerzas de la posición, interrumpido por el temporal, fué causa de la mayor inquietud por la insuficiencia de los pequeños pozos y manantiales de tierra y por no disponer de los destiladores indispensables.

Para la más rápida solución de los pedidos que los numerosos jefes de las columnas desembarcadas dirigían a los buques, se instaló el general Sanjurjo en el *Alfonso XIII* durante la ausencia, en Tetuán, del general en jefe.

Innecesario es seguir los movimientos diarios de los acorazados, cruceros y cañoneros, acudiendo a batir las movibles organizaciones artilleras que, bajo una dirección muy superior a la mentalidad y práctica artillera moruna, eran instaladas en los lugares más desenfilados, sin que en tan continuos movimientos hubiese que lamentar más que los ligeros accidentes señalados, a pesar de la acumulación de buques, nieblas y temporales, que aguantaron a la vista siempre de las posiciones y sosteniendo el contacto con ellas.”

Aprovecharon al mismo tiempo los buques toda ocasión para hacer sondajes en demanda de los más apropiados fondeaderos en aquel frontón de costa tan acantilada, donde pusieron a prueba la fortaleza del material de anclas, sin que hubiese que lamentar averías o pérdidas de importancia.

Las posiciones normales de los buques durante estos días están señaladas en el croquis núm. 10, por el que se verá que constantemente estuvo situado a corta distancia un buque de guardia vigilando el flanco



Croquis Núm. 10.

izquierdo del Morro y Calas del Quemado y Bonita, relevándose los buques para sus operaciones de carboneo, aguada, víveres, etc., que se hacían en Puente Mayorga.

Especialísima atención merecieron en todo momento los vuelos de los aeroplanos del Ejército y Armada, seguidos desde los buques incesantemente, con lo que se consiguió acudir siempre a tiempo para salvar, sin excepción alguna, a los tripulantes de los aparatos que se vieron obligados por averías a tomar agua durante el curso de las operaciones, en las que se distinguió muy notablemente por la eficacia de su actuación la escuadrilla *M-24*, que en los cuarenta días de su estancia, estuvo en el aire más de dos mil horas, en vuelo de reconocimiento y bombardeo efectivo, a escasa altura, hábilmente mandada por el teniente de navío Taviel de Andrade y cuyos aparatos eran los únicos que llevaban bombas de cien kilogramos.

Era punto menos que imposible permanecer más tiempo en la situación que se encontraban las tropas de desembarco. El cañoneo sobre Cebadilla y demás playas iba en aumento, acentuándose cada vez más el cerco y presión enemiga, por lo que el general Sanjurjo, con sus colegas Saro y Fernández Pérez, coroneles de las respectivas vanguardias Franco y Goded y jefe de Estado Mayor Sánchez Ocaña, acordaron y planearon el segundo asalto para ocupar Monte Malmusi, esperando sólo el regreso del general en jefe.

Libertada Cudia-Tahar vuelve Primo de Rivera a Alhucemas con las dos banderas del Tercio que mandaba Balmes, y el tabor de Regulares al mando de Romegosa, que habían contribuído al duro castigo impuesto al cabecilla, que perdió en la jornada lo más florido de sus huestes, cuyo empleo en Alhucemas hubieran sido fuerte obstáculo. Sin pérdida de tiempo, el 21, día de su llegada, ordenó el general en jefe se preparase todo lo necesario para los sucesivos asaltos, al objeto de ensanchar nuestro radio de acción, antes de que se fortaleciese el cerco iniciado a la posición, cada vez más congestionada con los elementos que diariamente se desembarcaban, necesarios para la ofensiva y para sostenimiento de aquel numeroso y valiente Ejército, cuyo sacrificio y abnegación no tenía límites.

El mismo día de su llegada desembarcaron Primo de Rivera y el vicealmirante Yolif, conferenciando con Sanjurjo y jefes de las columnas, resolviendo que las harkas efectuasen una demostración ofensiva para tantear el estado del enemigo. No bien emprendieron el movimiento los harkeños de Muñoz Grande y Varela inicióse formidable y violento combate con los rebeldes, que resultó desafortunado para nuestras armas; en él cayeron muertos y heridos cinco bravos oficiales, y entre muertos y heridos tuvimos 134 bajas.

Los barcos protegieron este reconocimiento, y, para auxiliarlo, desembarcaron cuatro cañones de 7,6 centímetros de los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, al mando del teniente de navío D. Alejandro

Molins, cuya batería cañoneó las barrancadas de Monte Malmusi, compitiendo los marinos en bizarría e intrepidez con las fuerzas de choque.

Además de la aviación del Ejército y del *Dédalo,* tomaron parte en la acción cinco hidros *M-24,* arrojando sobre los puntos y lugares señalados por la artillería 175 bombas *a-4,* 20 Cooper de diez kilogramos y dos de cien, castigando duramente los núcleos enemigos descubiertos en las estribaciones de Malmusi.

Repitió el bombardeo la aviación el 22. De ocho a once estuvo en el aire el dirigible *S. A. C.*, haciendo una muy buena exploración; vió gente enemiga en Calas Bonita y Quemado, y en Ben-Had-Mohamed. Al volver al *Dédalo* se le contaron once impactos. También los hidros dejaron caer bombas sobre Morro viejo, relevándose los aparatos cada hora, preparando así la operación que había de efectuarse el día siguiente; y sostuvo la vigilancia hasta entrada la noche el hidro tripulado por el maestre Antonio Molina Sánchez (piloto) y el teniente de navío Núñez (observador).

Era indispensable ganado para convoyes y arrastre de artillería. Su desembarco fué operación preferente en los días 21 y 22. Hízose en dos barcazas que, al abordar la playa, este segundo día, el adversario combatió con nutrido fuego de todas armas. La *K-22* fué alcanzada por un proyectil de cañón, que, explotando en su bodega, mató varios mulos, mientras que, a pecho descubierto, el comandante de la barcaza, alférez de navío D. Felipe Ozamiz, dirigía las maniobras; dos proyectiles más cayeron a bordo, matando 14 mulos, que fueron arrojados al mar y puesta en salvo la embarcación. Y este riesgo era constante. El guardapescas *Macías* recibió un proyectil que destrozó su máquina e hirió al personal en ella de guardia; el remolcador *Cartagenero,* mandado por el alférez de navío Lara, recogió una gabarra, que se había ido al garete, cuando estaba a poca distancia de la costa y muy lejos de nuestras posiciones bajo intenso fuego del contrario; otra granada hizo blanco en un bote de evacuación de heridos, causando numerosas bajas. Después del avance terminó el peligro guerrero para las fuerzas sutiles tan castigadas, pero no la lucha contra el enemigo más encarnizado, el temporal, y contra éste se luchó hasta desembarcar el último cañón y el último cartucho, dejando al Ejército de tierra aprovisionado para dos meses.

En la noche del 22 al 23 quedó ultimado el plan de avance tan deseado, pues todo era preferible a la obligada permanencia en la línea y posiciones ocupadas el día del desembarco. La gente, al conocer la decisión del mando, recibió con delirante entusiasmo la noticia, pues su ferviente deseo era el de llegar pronto a Axdir.

El 23 fué día tan memorable, como el del desembarco. La van-

guardia de la columna Saro, mandada por el coronel Franco, constituíanla dos banderas de la Legión, las harkas de Muñoz Grande y Villalba, y los Regulares de Tetuán. La de Fernández Pérez, otras dos banderas del Tercio, harka Varela Iglesias y mehal'la de Melilla, mandada por Goded. El grueso de las columnas lo formaban tropas peninsulares.

Poco antes de iniciarse el avance, el Jefe del batallón de Infantería de Marina, que tenía formadas las fuerzas en el grueso de la columna Fernández Pérez las arengó. Iban a tener su bautismo de fuego tomando parte en el primer avance sobre tierras de Alhucemas, y su Jefe esperaba de ellos el mayor rendimiento para reverdecer los laureles de la Infantería de Marina Española.

"A poco de empezar su arenga, el enemigo rompió fuego de cañón. Una granada cayó a pocos pasos del Jefe; pero siguió su arenga inmutable. Poco después, otra granada cae entre las filas del batallón, matando a un sargento e hiriendo a un soldado. Nadie se movió de su sitio, hasta que el Jefe terminó la arenga vitoreando a España... Luego el batallón, como todas las fuerzas europeas que fueron encuadradas en los flancos y vanguardias, supo comportarse admirablemente (1)."

Los elocuentes párrafos transcriptos, de nuestro malogrado amigo, nos relevan de todo comentario.

Dispuesto el avance para esta operación, que tenía por objeto la ocupación de la línea Morro Viejo, posición A-Malmusi, el Estado Mayor de la Escuadra dictó las necesarias instrucciones especiales, que luego insertamos, consecuencia de las detalladas recibidas del general en jefe, señalando el desarrollo del plan que se realizó metódicamente sobre Malmusi y Morro Viejo, como primer escalón; Palomas, Taramara y Bugibar, segundo asalto; y el último objetivo, la posición de Adrar Seddum y la Rocosa, para dominar el valle de Axdir (río Therioxen) y cubrir los fuegos de la isla de Alhucemas.

Instrucciones del almirante de la escuadra.—22 de septiembre de 1925:

1.º Antes del amanecer del próximo miércoles 23, las fuerzas del Ejército avanzarán en varias columnas para rodear y apoderarse de Malmusi y promontorio de Morro Viejo.

2.º La misión de la Escuadra es apoyar con sus fuegos el avance de las fuerzas del Ejército, acallando las baterías enemigas y ametrallando las concentraciones que se presenten.

3.º A las diecisiete de hoy, el *Alfonso XIII* se dirigirá a bahía y

---

(1) López Rienda: *Del Uarga a Alhucemas.*—Madrid, 1925, págs. 286 y 287.

buscará fondeadero al Este de Morro Nuevo, praa enfilar y batir el barranco de Tixdit.

El *Jaime I* entrará en la citada bahía de Alhucemas, relevará al *Méndez Núñez* que pasará a Poniente, y se situará entre el *Alfonso XIII* y el Peñón, para batir el barranco de Taramara y el macizo de Monte Palomas.

A las cinco y treinta del 23, se encontrará al Norte de los dos buques anteriores y a distancia de ellos tres cables, el *Lazaga, Velasco, Dato* y un torpedero, y batirán de flanco y revés las piezas enemigas, situadas entre la vertiente Norte del macizo del Monte Malmusi y las pendientes de Tamastás.

Los buques rápidos estarán dispuestos siempre a acercarse para conducir al general en jefe donde fuere necesario.

Para los destroyers, la señal de *Póngase a la voz,* será la del Código C-N; para el *torpedero* o el cañonero *Dato* será la numeral.

En el frente de Ixdain quedarán el *Victoria Eugenia, Blas de Lezo, Extremadura, Cánovas* y *uno o dos torpederos* para enlace.

Todos los buques de la bahía, como los de la Cebadilla, levantarán y se mantendrán sobre la máquina, cuando este movimiento ofrezca ventaja para la protección del avance.

Los buques deberán hacer fuego:

a) Sin previa autorización, sobre toda batería enemiga que vean o cuyo emplazamiento preservan por el tiro de las baterías de tierra.

b) Sin previa autorización, sobre todo grupo evidentemente enemigo, no por su indumentaria, sino por la situación que ocupe, teniendo en cuenta que el límite de nuestro avance será el río Tixdit (J.-7-8-5-5).

c) Cuando se ordene sobre la cuadrícula que tire la capitana.

El fuego cesará al desaparecer el objetivo o cuando la capitana lo disponga.

Terminada la operación, se ordenará la situación de los buques. Si al llegar la noche no se hubiese dictado disposición, se entenderá que el *Alfonso XIII* y *Méndez Núñez* fondearán frente a Morro Nuevo y en la Cebadilla los restantes.

El *Dédalo* asistido del torpedero *17,* si hubiera llegado (si no se destinará otro), mantendrá siempre en los aires dos aviones por lo menos, y el dirigible si lo creyera útil.

Los buques se mantendrán constantemente en escucha de T. S. H., a fin de recibir las comunicaciones de los aviones, y transmitirle las órdenes. Uno de los aviones comunicará con las fuerzas de Levante, y otro con las de Poniente.

Los tiros de bombardeo de la aviación, preliminares al avance, y

los medios de evacuación de bajas en la zona marítima fueron fijados como consecuencia de las peticiones por radio, interesadas del general en jefe por el general de la División en dos comunicaciones, fecha 22 de septiembre. En ellas se pedía, entre otras cosas, que los hidros de la Marina actuasen desde las seis de la mañana del día 23, bombardeando sobre Malmusi y Morro Viejo las concentraciones y piezas enemigas; que en la playa base desde las siete se encontrasen dos o tres barcazas o botes grandes por cada barco hospital, con algunos médicos, con objeto de realizar las evacuaciones, y que los cañones de Marina de mediano calibre siguiesen el fuego de los cañones de tierra, suspendiéndolo cuando éstos lo hicieran."

El día 23, después de una breve preparación artillera por las baterías de los buques de la Escuadra y por la aviación, las vanguardias iniciaron el avance al filo de las siete de la mañana, trabándose ruda pelea luchándose, ¿por qué no decirlo? de igual a igual, pues el enemigo fuerte en su propia casa, ocupaba posiciones estupendas, poseía cañones (algunos, como los morteros, superiores a los nuestros), ametralladoras, fusiles de precisión, bombas de mano, líneas de minas tendidas en el terreno y, por ende estaban dirigidos por agentes europeos que, técnicamente, emplazaban y disparaban su artillería; y los fusileros aprovechaban los accidentes del terreno que les era familiar, y tenían además preparado con obras de defensa. En suma: estábamos frente a un enemigo completamente distinto al clásico moro de lujosa y labrada espingarda de hace medio siglo.

Duros, muy duros fueron para nuestros soldados los primeros pasos, que los buques protegieron con verdadera cortina de fuego de extraordinaria dificultad, puesto que había lomas alternativamente ocupadas, perdidas y de nuevo recuperadas.

No obstante, la desesperada y tenaz resistencia de la morisma para no perder las ventajosas posiciones que le disputábamos, tuvo que ir abandonándolas. En su arrollador avance las fuerzas del coronel Goded cogieron cuatro cañones, treinta prisioneros, fusiles y municiones. Mientras tanto, con empuje no menos bizarro, la columna Saro que iba por la derecha, prosiguió su avance coronando el primer pico de los cuernos de Xauen los bravos legionarios que se lanzaron a la bayoneta. Eran las doce de mañana cuando las fuerzas del Ejército se apoderaron de las crestas del Malmusi.

Los buques de la Escuadra que en la noche del 22 pasaron al interior de la bahía, y en la mañana del 23 se les agregó el *Dato* y torpedero *número 22*, protegieron con sus fuegos el avance por aquella parte; y los de la División naval maniobraron durante el combate, en línea de fila, siguiendo las indicaciones que por telegrafía sin hilos y

por señales recibían, conservando el enlace con tierra, bombardeando las barrancadas más al Este y el Ben-jach-Mohamet, dejando de hacerlo a las diez y veinte sobre las crestas del Malmusi. También batieron los cuernos de Xauen y poblado de Tiganimin; y, más en calma el combate, a las once y treinta se tocó a comer una banda, quedando los buques en zafarrancho de combate.

A las tres de la tarde se reanudó el avance para tomar una loma al Sudoeste de Malmusi, que se denominó capitán Bescansa, en memoria de este heroico oficial, y ocupar otras posiciones, acción que se libró no sin violento esfuerzo y sensibles pérdidas, dado lo pegado que el enemigo estaba al terreno y su tenaz resistencia en los nidos de ametralladoras, que obligó llegar al cuerpo a cuerpo para dominarle, lográndose todos los objetivos. Fué un asalto sencillamente grandioso, y en él dieron las fuerzas prueba del más alto espíritu.

La aviación terrestre sólo pudo cooperar con los pocos aparatos que el viento reinante permitió llegasen de Melilla. Cuatro hidros *M-24* volaron muy bajos, haciendo buenos blancos, disparando 132 bombas *a-4,* 25 Cooper y dos de 100 kilogramos, sobre los barrancos de Monte Malmusi, y emplazamientos de Monte Palomas y Rocosa. Los aviones del *Dédalo* no pudieron tomar parte en la acción, a causa del estado del mar, y sólo el dirigible pilotado por el alférez de navío D. Francisco Carrasco evolucionó durante más de dos horas, arrojando 15 bombas y siendo muy útiles sus observaciones para dirigir el fuego de los buques, recibiendo el globo como los hidros numerosos balazos.

Para seguir la operación de cerca, que se desarrolló cual si de un supuesto táctico se tratase —tal fué la precisión de los movimientos— el general en jefe manifestó la necesidad de aproximarse a tierra cuanto lo permitiese la seguridad marinera del buque insignia, como lo hizo, siendo materialmente dibujada su silueta por los proyectiles de la Rocosa y Yebel Seddum, así como la del *Jaime I*, alcanzando a ambos algunos proyectiles hasta de 10,5 centímetros, explotando cinco en el *Alfonso XIII*.

Los cruceros y cañoneros que, precisamente, no fueron empleados en el interior de la bahía, ya que dominada por la artillería que el enemigo había ido reforzando en los días precedentes, no sufrieron novedad alguna.

. Crecido fué el número de bajas que tuvieron los moros, calculándose en unas dos mil, entre muertos y heridos. Sobre el campo dejaron 300 cadáveres, y mayor hubiera sido el número, si en la retirada de grandes masas no se hubiese suspendido el fuego de los buques ante la incertidumbre nacida de los avisos de la aviación terrestre de que por los enlaces que existían (o parecían existir) entre dichas masas y

nuestras tropas fuesen fuerzas propias las que desfilaban por playa del Quemado. En la duda fué preferible la abstención, teniendo en cuenta sobre todo que ya, en aquel día, había la Escuadra dominado totalmente con sus fuegos al "numeroso enemigo que en posiciones dominantes y ventajosas, fortificadas con tiempo, bien armado y municionado, cerraba el paso a la División de desembarco. Todas las fases de un combate de guerra de posición estuvieron representadas: preparación artillera contestada con tiros de contrapreparación enemigos, marcha de aproximación, detenciones intermedias voluntarias, asalto y limpieza de posiciones. En cada una de estas fases la actuación valiosa de las tropas, su levantado espíritu y la inteligencia y acertada dirección de los Mandos permitieron vencer todas las dificultades.

La operación, dura por las bajas que hubieron de lamentarse, fué la consagración de la eficencia de las tropas de desembarco, *un adelanto a cuenta,* y la esperada cancelación de una deuda con el cabecilla rifeño."

En cuanto al número de prisioneros sólo la mehal'la de Abriat hizo 80 y cogió 156 fusiles, mayor número de bombas de mano y abundante cartuchería. El resto de la columna Fernández Pérez cogió 85 fusiles, distinguiéndose en la acción la harca indomable del ínclito y laureado Varela. La columna de Saro se apoderó de un centenar de fusiles. En Cala del Quemado se encontraron varios cárabos y una gasolinera moderna.

Fuerte Poniente reinó durante toda la acción, que estuvo a punto de suspenderse ante la prevista necesidad de la evacuación de heridos, y, efectivamente, tan sólo un par de lanchas de los acorazados lograron trasladar algunos por las playas primitivas del desembarco, hacia donde al principio fué dirigida la evacuación que más tarde se efectuó por Cala del Quemado al conseguir con el avance el total dominio de ella, quedando así asegurado definitivamente dicho importante servicio por playa tan abrigada de los ponientes.

A la caída de la tarde salió en el *Alfonso XIII* el general en jefe con su Estado Mayor para Ceuta, en donde desembarcó a las seis y media, continuando el acorazado su viaje a Puente Mayorga para carbonear.

Dada las distancias de tierra a que combatieron los buques, sufrieron numerosos impactos de cañón. El *Alfonso XIII,* sólo en la mañana del 22 tuvo los siguientes:

Cuatro disparos en la cubierta, y a la altura del mamparo 85, hizo explosión un proyectil levantándola en una extensión de dos metros de largo por 80 centímetros de ancho, dejando la plancha al descubierto y abollándola con flecha de 25 milímetros. Esta explosión produjo

averías apreciables en el bote mixto y desconchados en el carapacho de la torre 1 y la cara de proa del puente y anclote de respeto, colocado debajo de la torre, en el cepo y caña. Otro segundo impacto levantó la cubierta en una extensión de un metro de ancho por 1,30 metros de largo a la altura del mamparo 114 al 144, dejando la plancha al descubierto, con una abolladura de 80 m/m., perforación de una de las palas de la hélice de respeto, y haciendo varias abolladuras.

El tercer proyectil explotó en la segunda ochava de la torre número 3, sin más averías el carapacho que aparecer levantada la pintura, atravesando los balines el costado del segundo bote de vapor por la banda de babor, convirtiéndolo en una criba y troncando el tubo de comunicación de vapor, rompiéndole la cisterna, dañando el timón. Esta explosión averió también el chigre de la pluma de popa, atravesando la camisa del cilindro y rompiendo el cable del tambor cerca del arraigado; alcanzó también la peladora de patatas, que quedó inutilizada. En el cañón derecho de esta misma torre se encuentran varias erosiones, producidas por la misma explosión. El tercer bote de vapor está aventado a causa de los disparos, y exteriormente presenta el primer bote de vapor cinco impactos, causados por explosiones de proyectiles enemigos.

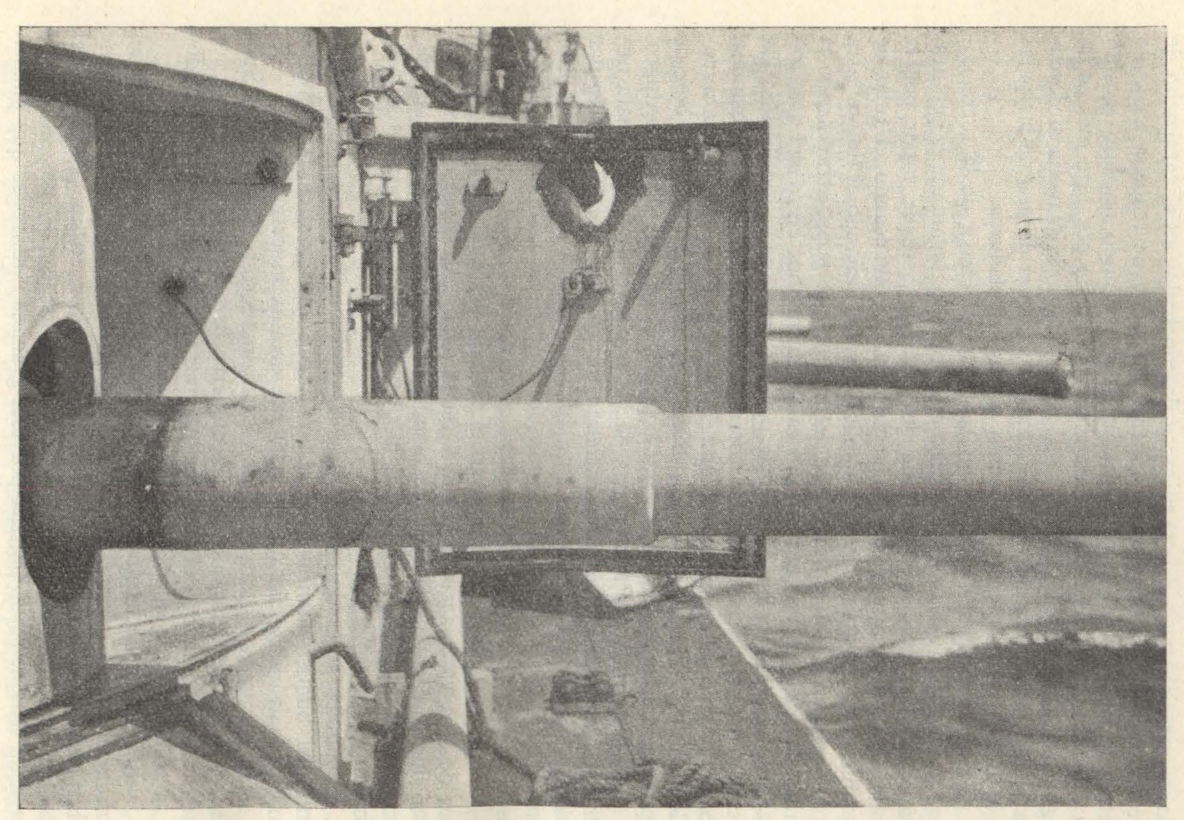
El cuarto impacto fué en una de las porterías de la casa mata número 7, que abolló y perforó, haciendo un taladro de forma irregular y de un ancho aproximado de 15 a 20 centímetros, sin ocasionar ningún otro desperfecto en el costado del buque. Se rompió también el cristal del proyector preparado para señales.

Otro proyectil hizo blanco en el trípode del palo de proa, y después de atravesar la cubierta en el techo de la caseta de derrota, explotó dentro de ella, destrozando los muebles y aparatos allí instalados, atravesando además en el puente alto varios cascos el proyector eléctrico en el mismo instalado.

Segundos antes de esta explosión, el general en jefe y el comandante del buque, abandonaron aquel lugar, entrando en la torre de combate, salvándose así milagrosamente de una muerte cierta.

Una granada disparada desde el Espalmadero o desde Adrar Seddum, penetró perforándola por la cubierta principal, recogiéndose los cascos en el comedor del comandante, por haber quedado empotrados en la cubierta y en el techo del alojamiento de los oficiales.

Otro proyectil explotó, y en parte perforó la parte blindada del guardacalor de la chimenea, no cayendo a la cámara de calderas por haber quedado obturado en la protección, y otros, en fin, perforaron el tubo de desahogo de vapor y la misma chimenea; y, por último, la verga de trinquete fué partida por una granada; destrozos que pueden apreciarse en los grabados que ilustran este capítulo.



Impacto recibido por el acorazado *Alfonso XIII*, en la bahía de Alhucemas, el 22 de septiembre de 1925.

En la cámara del comandante entró otro proyectil, destrozando los muebles y el retrato de S. M. el Rey.

Dado el extraordinario número de impactos que recibió, tanto el *Alfonso* como el *Jaime I*, es ciertamente asombroso no hubieran causado bajas en sus dotaciones.

El 24 amainó el Poniente, procediéndose al aprovisionamiento y evacuación de heridos; y se designó al alférez D. Luis Ozamiz para organizar en Cala del Quemado la nueva base, de la cual se encargó el capitán de corbeta D. Antonio Moreno de Guerra, procedente de la playa número 1 que se abandonó.

Amaneció el día 25 con excelente tiempo. Se continuó la descarga de los buques mercantes, pero a las seis de la tarde violento Levante obligó a los barcos chicos a recoger todo el material, resguardándose en Cala Tramontana, abandonando el fondeadero la mayoría de los buques, incluso el *Reina Victoria Eugenia*, que se sostuvo toda la noche en la mar. Algo amainó el viento el día 26, pero de nuevo arreció entrada la mañana, levando todos los buques que no lo habían hecho el día anterior. El aljibe *Africa* fondeado cerca de la costa, corrió inminente peligro. Con la pérdida de sus dos anclas, después de hábil maniobra, pudo ser remolcado por el *Cíclope*, haciéndose a la mar. De nuevo se recrudeció el Levante el 27, soplando con más violencia, obligando a los buques grandes a cerrar la capa; la barcaza *K-9* se estrelló contra las rocas, salvándose la tripulación, y aunque otras tres quedaron varadas en la playa del Quemado, las excelentes condiciones de ella permitieron su salvación ulterior.

Estas faenas, así como las de remolques de aljibes y barcazas contra la mar dura que el Levante arbola, pusieron una vez más de manifiesto el celo por la conservación del material, desplegado sin excepción por el personal, que, dándose cuenta de lo imprescindible del mismo para el futuro abastecimiento de las posiciones, de la dificultad de su reposición, no regateó esfuerzo alguno, rivalizando las dotaciones de todos los buques en la protección de las barcazas. Por centenares se destrozaron en pocos meses en los Dardanelos, de donde proceden las que hemos utilizado en Alhucemas; en cambio del par de docenas que adquirimos para estas operaciones, llevan algunas, la mayoría, muchos años de empleo.

En la mañana del 26 navegando frente a Punta Alcázar, fué tiroteado, recibiendo varios impactos, el contratorpedero *Cadarso*, el que contestó con fuego de cañón sobre los poblados enemigos, haciéndoles ochenta disparos entre los 2.000 y 3.500 metros.

El 27 regresó de Tetuán el general en jefe, ordenando se dispusiese todo para realizar el último ciclo de operaciones. Mientras en tierra

I



2



(1) Efectos de la explosión de una granada mora en el techo de la caseta de derrota del puente de mando, y (2) en el de la cámara del comandante del acorazado *Alfonso XIII*, en Alhucemas.

nuestros esforzados soldados hacían los preparativos indispensables, los barcos perseveraban en la labor de protección y de acallar las baterías del adversario, incluso empleando la artillería gruesa de gran alcance contra las piezas emplazadas muy al interior, no sin recibir los acorazados casi diariamente algunos impactos, y evitándoselos a los cruceros al observar que en determinadas enfilaciones no eran alcanzados.

Durante las noches de estos días de tregua y preparación, los barcos no dejaban de iluminar con sus proyectores el campo enemigo, descubriendo sus trabajos de fortificación que las baterías de tierra con sus certeros disparos obligaban a interrumpir.

Para las operaciones sucesivas, el día 27, desde el *Alfonso XIII*, se levantó una panorámica de la costa y posiciones enemigas para uso de las baterías de los buques, haciéndose concordar las indicaciones de ésta con otras levantadas en tierra desde Malmusi para la dirección de los fuegos de las baterías del Ejército de desembarco.

El 28 el general en jefe dió al comandante general de la División de desembarco la siguiente orden:

"Excmo. Sr.: El día 30 del actual, si el tiempo no impide actuará la aviación ni el estado del mar la evacuación de heridos, se servirá V. E. disponer el avance de toda la fuerza disponible, organizada en las columnas que V. E. considere convenientes, para ocupar las Palomas, Adrar-Seddum y las posiciones intermedias de flanqueo o enlace que V. E. juzgue necesarias. Con esto quedará constituída la base, que teniendo por apoyo el mar en la costa de la bahía de Alhucemas y en la de Cebadilla, ha de tener por frente de tierra la línea Adrar-Seddum-Palomas-Malmusi, y su caída hasta el mar por frente del Hah Mohamed, pudiéndose usar indistintamente y según los tiempos una costa u otra para el desembarco de tropas, material, ganado y víveres. Si V. E. juzgara indispensable dividir en los días consecutivos esta operación, podrá resolverlo así sobre el terreno, dándome cuenta."

En su consecuencia el almirante de la Escuadra dió las siguientes instrucciones para la cooperación de los buques y aviación, a la operación de Monte Palomas y Adrar-Seddum:

1.ª A las siete y treinta de la mañana del miércoles 30, nuestras fuerzas iniciarán un avance siguiendo la cima del Monte de las Palomas, hasta llegar a la bahía por Adrar-Seddum, pasando por la posición dominante que separa estos dos extremos. Una columna de menos importancia seguirá el movimiento por la falda con algún retraso, y entre ambas se establecerán los enlaces convenientes.

2.ª La misión de la Escuadra es proteger este avance con la artillería y aparatos aéreos, perseguir los fugitivos y destruir las baterías enemigas.

3.ª La división del contralmirante Guerra, protegerá, hasta el punto que el terreno lo permita, nuestro flanco derecho, batiendo con sus buques las barrancadas de Poniente.

Los demás buques se situarán sobre sus máquinas en los lugares siguientes:

Alfonso XIII: al Este del espigón que divide Cala Bonita y a 15° del Peñón.

Jaime I: al Este del alto de Morro Viejo y al Norte del Peñón.

Méndez Núñez: al Este de los islotes de Cala Quemado y a 350° del Peñón.

Blas de Lezo: Al Este de Morro Nuevo y 345° del Peñón.

Velasco: al Este de Morro Nuevo y a 500 metros del *Lezo*.

Lazaga: al Este de Morro Nuevo y a 500 metros del *Velasco*.

Dédalo: lo más cerca posible de Morro Nuevo, conservándose fuera de tiro.

Torpedero 17: a las órdenes del *Dédalo*.

Estos emplazamientos deben entenderse como guía. Los Comandantes quedan autorizados para variarlos, aunque siempre lo menos posible, por los motivos siguientes:

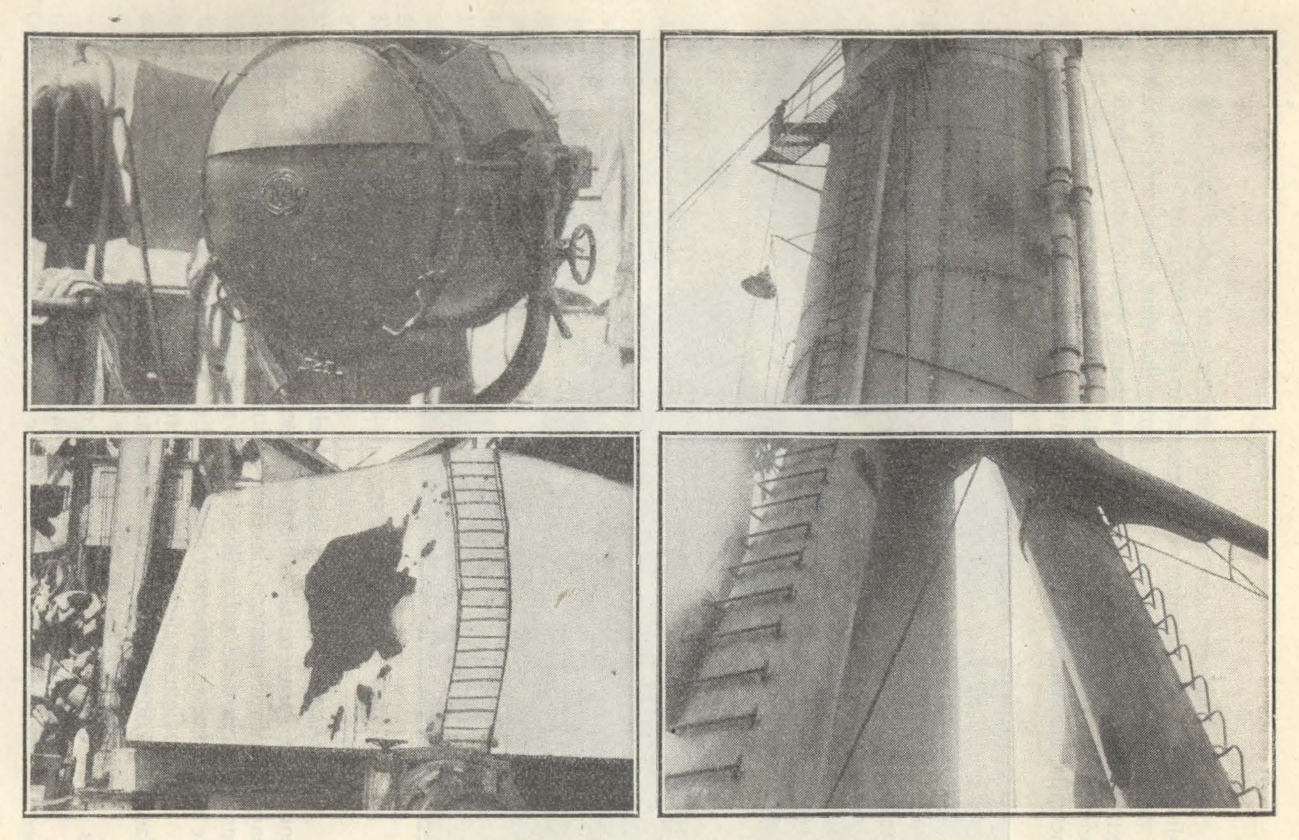
a) Para dominar mejor un objetivo.

b) Para salirse de un fuego de cañón peligroso (para los destroyers, todos; para los cruceros, si es algo intenso; para los acorazados, el de 10,5 metros).

Para que el fuego enemigo no sea excesivamente certero, se procurará variar la distancia, sobre todo al sufrir un impacto o ser horquillados. Los movimientos, por estos conceptos, se procurará hacerlos en sentido normal a la línea de formación de los buques, de modo que éstos, al variar sus distancias a la costa, continúen, sin embargo, enfilando los grandes barrancos.

A las siete deben ocupar los buques los sitios señalados, y el fuego se romperá a la 7,15, aproximadamente, por los acorazados, que dispararán algunos tiros al lecho del río Tixdit, procurando alcanzar todos sus recodos para limpiarlos de enemigos. A los pocos minutos se abandonará este objetivo para permitir el avance.

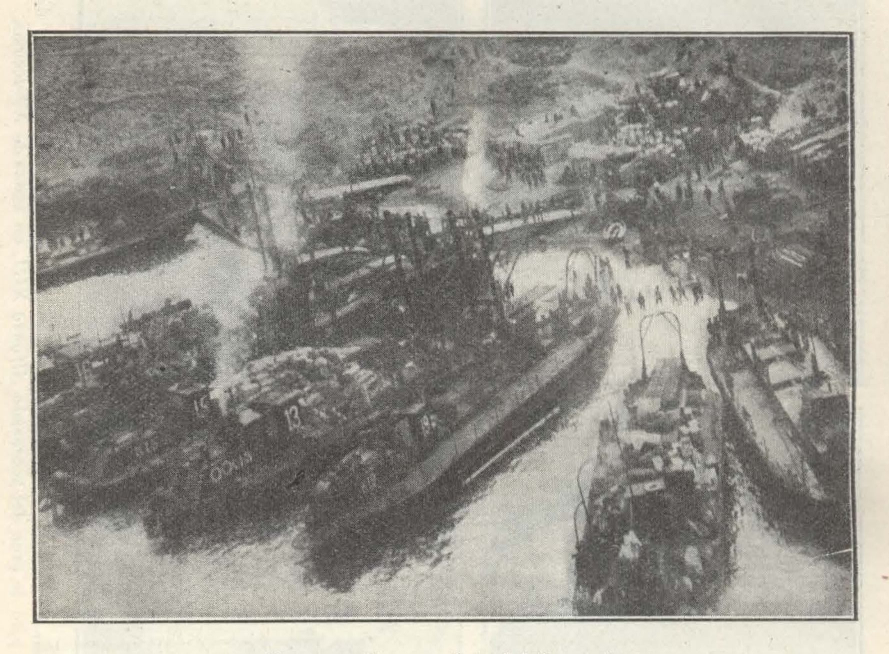
Se espera encontrar la principal resistencia en las cumbres, por lo cual, los cuatro buques grandes, y aun los destroyers si se encuentran a distancia eficaz de tiro, deben tirar sobre ellas metódicamente y precediendo siempre bastante a nuestras columnas, extremando el cuidado para no tirar nunca sobre éstas, para lo cual se atenderá no sólo a la manera de marchar y los enlaces, sino a las banderas y lienzos de reconocimiento.



Efectos de los proyectiles enemigos en uno de los proyectores, chimenea, torre blindada de estribor de los cañones de 300'5, y trípode del palo de proa del acorazado *Alfonso XIII,* en aguas de Alhucemas.

Se prestará también atención durante esta fase a las playas, río Isli y demás barrancadas para ametrallar a los fugitivos.

Aunque esta operación puede durar dos días, no parece necesario extremar el criterio de ahorro de municiones, pues el *stock* parece suficiente, si se emplean, además de las granadas de gran capacidad y metralla, las semiperforantes y aun las ordinarias en algunos casos.



Barcazas *Kas*, en Cala del Quemado.

El *Dédalo* destacará a las siete el dirigible y el número de hidros que estime prudencial, teniendo presente que es muy interesante que haya el mayor número de ellos al iniciarse el avance, pero que esta conveniencia debe subordinarse a la necesidad de que la colaboración de este arma se mantenga hasta las diez y seis o diez y siete.

Los aviones pueden atenerse para su actuación a las indicaciones dadas anteriormente para la artillería.

Los destroyers actuarán siempre atentos a la señal de *Póngase a la voz,* y dispuestos a desempeñar la misión que se les confíe.

Si al terminar o interrumpirse la operación no se diera orden especial a los buques, fondeará el *Jaime I* al Este de la capitana, y a dis-

tancia de 500 metros los cruceros, en línea paralela, más al Norte y en fondo conveniente, y los destroyers más cerca de la Punta del Fraile, procurando mantener una formación, pero subordinándola a estar fuera del fuego enemigo y sin agua excesiva.

Si la operación se interrumpiera y no se dieran nuevas instrucciones, se entenderán reproducidas éstas para el día 1.º de octubre y parte de la operación que reste por realizar.

El general en jefe dirigió los siguientes despachos al almirante de la Escuadra francesa (1):

"Me complazco en comuncarle que *operación B* se hará día 30, empezando probablemente siete mañana. Le saludo."

"Confirmo mi propósito de hacer avanzar columna de desembarco día 30, si tiempo permite aviación y evacuación heridos, y le ruego que el 29 reconozca y bombardee, sin que sea precisa gran intensidad, las baterías enemigas de Afrau a Sidi-Dris, con propósito atraer sujetar enemigo."

En su consecuencia, los días 28 y 29, aviones de la escuadrilla *M-24* bombardearon las posiciones enemigas, y los del *Dédalo* batieron el cañón enclavado en el Espalmadero, preparando las operaciones que habían de efectuarse al siguiente día.

Amaneció el día 30 de septiembre realmente espléndido: la bahía semejaba un tranquilo lago en cuya tersa y cristalina superficie reflejábase el maravilloso azul del cielo, de tan intenso, casi metálico. En los campamentos el movimiento de concentración de las tropas y entusiasmo de éstas era extraordinario. Su espíritu no decaía lo más mínimo a pesar de las vigilias y esfuerzo para transportar a brazo artillería, municiones, etc., pues a la sazón no se contaba todavía con ganado suficiente. La alegría era general ante la perspectiva de conseguir muy pronto el dominio de Axdir, de tan desagradable recordación. Desde el año 21 no era sólo el cuartel general de los bárbaros beniurriagueles; era también el maldito lugar en donde diérase tortura a los prisioneros españoles; era el recuerdo de Igueriben, Annual, Monte Arruit, Nador, Zeluán, Afrau y Sidi-Dris; era la síntesis del desastre de aquella horrible y cruenta jornada, de la página histórica sangrienta del derrumbamiento de la Comandancia general de Melilla. Así que después de la eficaz preparación artillera de los barcos, las tropas, poseídas del mayor entusiasmo, iniciaron el avance a las siete de la mañana, alcanzando rápidamente los objetivos principales: Taramara, Buyibar, Monte

(1) Esta flota, después del día del desembarco, permaneció durante todo el tiempo de las operaciones entre Melilla, Afrau y Sidi-Dris, avituallándose en Orán.

Cónico y las Palomas quedaron en poder de nuestros intrépidos soldados que no sólo dominaron este último punto, sino que lo rebasaron, castigando rudamente al enemigo que corrió hacia el Sur de Busicú.

A la División de fuerzas navales se le encomendó, como se ha visto en las instrucciones del almirante, la protección del avance sobre monte Las Palomas y con sus fuegos evitar un posible ataque del enemigo al flanco derecho de nuestra línea; claro está que el papel principal lo desempeñó la Escuadra de instrucción, ya que todo el avance hacíase hacia el fondo de la bahía; al admirable fuego de su artillería de gran alcance se debió gran parte del éxito, pues contrarrestó el nutridísimo del enemigo que, jugándose la última carta, luchó desesperadamente, defendiéndose con coraje en sus trincheras, sobre las que nuestros barcos, la aviación terrestre y naval y las baterías de tierra concentraron sus fuegos, teniendo que abandonarlas, pero iban situándose en las contrapendientes defendiéndose fieramente, siendo al fin vencidos. La jornada que nos costó 200 bajas fué dura, pero brillante, siendo un éxito rotundo. La División de fuerzas navales batió la barrancada derecha del Malmusi y vertientes de la espalda de Monte Paloma, y, corriéndose hacia el Sur, castigó duramente la costa de Busicú.

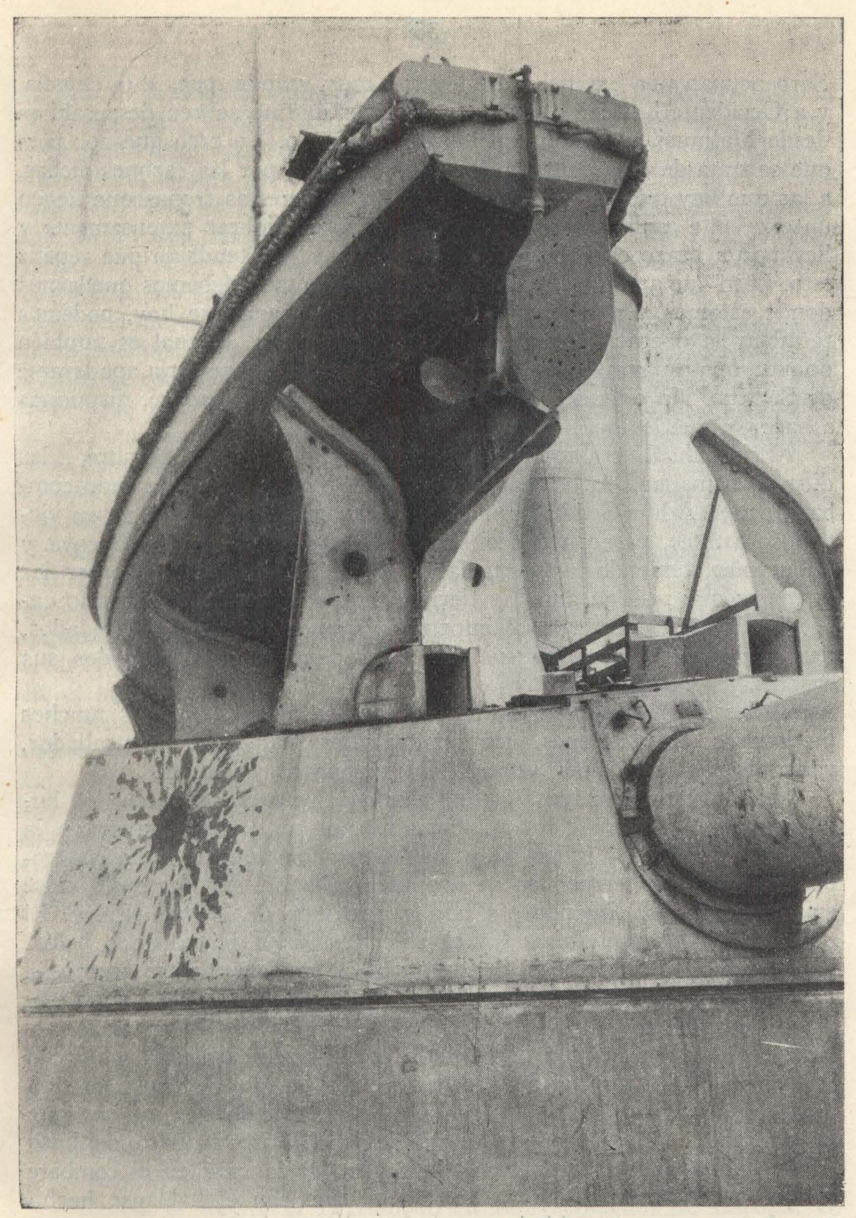
Los buques de la Escuadra, situados a cortísimas distancias de tierra, dispararon con tal eficacia, que los efectos vistos de sus cortinas de fuego motivaron más de una vez las manifestaciones de entusiasmo del general en jefe. Sobre los cañones enemigos del Espalmadero y de Amekram, la eficacia del fuego naval fué tan evidente que los hicieron callar, y una granada de 30'5 fué tan certera sobre la pieza de Amekram que las tropas encontraron este cañón partido en dos.

La batería de desembarco que mandaba el teniente de navío Molins actuó en la protección del avance batiendo los barrancos del Malmusi, siendo admirable el comportamiento de nuestros marinos.

El dirigible del *Dédalo*, que en un vuelo anterior de bombardeo, pilotado por el teniente Núñez y el mecánico Bastida, recibiera 36 balazos, fué alcanzado durante el combate, por numerosos disparos de fusil y un *sramphel* de cañón que le vació el último compartimiento de popa, cayendo al agua al pararse los motores, siendo recogidos sus tripulantes, el alférez de navío Carrasco y el mecánico Bueno sin novedad, y desarmado el dirigible por tener averías graves la armazón y ser imposible repararlo con los recursos de a bordo.

¡Estábamos sobre el límite de Beniurriaguel!

A media tarde del 30, preguntado Sanjurjo por el general en jefe, si debía proseguirse la jornada, contestó: ..."sería necesario antes de ir sobre Seddum, concentrar las fuerzas que están ahora muy desanimadas, y es ya muy tarde. A esto he de añadir que las fuerzas de



Efectos de la explosión de un proyectil en un bote y torre núm. 1 del acorazado *Alfonso XIII* (22 septiembre 1925).

Saro ocupan una extensión de terreno muy grande, pues este engaña, y a Occidente ha tenido que tomar puntos que no se ven desde ahí ni desde Malmusi, y que se han ido descubriendo. Yo creo que no; porque se trata de cosa pensada de antemano, sino por las razones dichas, a las que hay que añadir el cansancio físico de estas tropas que tienen un excelente espíritu y que han tenido que maniobrar extensamente y llevando a brazo cargas de diversas clases, y que tendrían que repetir esto. Creo que aunque el enemigo está quebrantado debemos quedarnos donde estamos y mañana, más entrada la mañana que hoy, podemos terminar la operación tomando Seddun y Rocosa, lo cual es también opinión mía a pesar de mis deseos y de ver lo fácil que sería apoderarse de Seddun. No obstante, estas fuerzas están como siempre, dispuestas a hacer lo que les ordene su general en jefe."

Primo de Rivera aceptó lo propuesto, y el día 1.º de octubre, a las diez de la mañana, la brigada Fernández Pérez, después de rudo combate, ocupó Adrar-Seddun y monte Amekram. Las fuerzas, en su victorioso avance, pasaron el río Isli, límite de las cabilas de Bocoya y Alhucemas, teniendo la suerte las tropas de esta columna de ser las primeras que pisaron aquellas tierras, cuartel general del soberbio cabecilla. El enemigo, ante el impetuoso avance de nuestros soldados, lleno de pánico abandonó sus viviendas dejando en ellas todos sus enseres.

Además de las bajas numerosas de los moros, cogimos muchos prisioneros, tres cañones, una ametralladora, un fusil ametrallador, varios fusiles y un buen número de municiones y víveres.

La Escuadra coadyuvó a esta gloriosa jornada, ocupando los buques los puestos señalados previamente por el Estado Mayor de la misma, corriendo el fuego de su artillería a medida que iban las tropas señalando el terreno en su avance arrollador. Al efecto dividióse en dos secciones, situándose a uno y otro lado de Morro Nuevo. El *Alfonso XIII* con el *Jaime I* y el *Méndez Núñez* dentro de la bahía, para batir la Rocosa, Yebel Seddun y otros emplazamientos enemigos. El *Reina Victoria* con el *Blas de Lezo* y otros situáronse al Oeste de playa Cebadilla para proteger el flanco derecho si por él fuesen molestadas nuestras tropas con la artillería enemiga. La aviación actuó con la eficacia de siempre, al avance de este día en que de nuevo los tan decantados Urriagueles recibieron otra formidable derrota, no obstante lo admirablemente que se defendieron en aquel último baluarte del iluso Abd-el-Krim que, cobardemente, huía sin dar la cara en el combate en que sus huestes recibían el castigo a que con él habíanse hecho acreedoras por sus crueldades.

El batallón de Infantería de Marina además de cooperar, con las

fuerzas de la brigada a que pertenecía, a la ocupación de Morro Nuevo, Malmusi Alto, Cuernos de Xauen, Malmusi bajo (posición A), también operó este día, en que ocupamos la Rocosa y Monte Palomas, mereciendo el jefe del batallón Sr. Aubarede ser felicitado por el coronel D. Federico de Vargas, que calificó de admirable el comportamiento de esta fuerza. Tuvo el batallón, desde el día 10 que desembarcó, cuatro muertos y 30 heridos, figurando entre los primeros el capellán D. José Alonso Abad y el cabo Antonio Yunget, que lo fueron en el solemne momento a que López Rienda se refiere en los párrafos de su libro, que reproducimos anteriormente, si bien nuestro malogrado compañero omite el trágico final del desventurado sacerdote, a quien un casco de metralla destruyó la frente, falleciendo poco después.



Capellán de la Armada D. José Alonso Abad, muerto en las operaciones de Alhucemas.

Virtualmente, con la acción de este día, teníamos dominado Axdir y conquistada la base de operaciones sucesivas, como así lo expresó el Mando en el siguiente parte oficial:

"Con la penosa y poco cruenta operación de hoy, que nos ha llevado hasta el Alto Amekram en busca de posiciones definitivas, que el general Sanjurjo ha ocupado con extraordinaria gallardía, considero establecida la base con la sobrada amplitud y dentro de ella recursos suficientes.

El enemigo, duramente castigado por los combates continuos, casi no ha ofrecido resistencia a las columnas, que tienen contadas bajas. Arde el poblado de Axdir, incluso las casas de Abd-el-Krim, y los soldados coronan las altas sierras que ofrecen un espectáculo sorprendente.

Los agregados militares felicitan a sus camaradas españoles por tan satisfactorio resultado, en que se recoge el fruto del trabajo de fuerzas de mar, tierra y aire, que han puesto en este empeño, como en cualquier otro que les encomiende España, su valor, su disciplina y su inquebrantable resistencia.

Reciba el Rey y el Directorio, en representación de España, el saludo y la ofrenda de este esfuerzo que le hace el Ejército, la Marina y el general en jefe."

Recogido este radio por los demás buques se circuló entre las dotaciones, que se entregaron a demostraciones del mayor entusiasmo.

El Marqués de Estella llamó al almirante Guerra Goyena, que con su buque insignia entró en la bahía de Alhucemas donde transbordó al *Alfonso XIII,* cambiándose entre los generales recíprocas felicitaciones por el éxito de la colosal empresa llevada a feliz término por la Marina y el Ejército.

Fué esta acción la última en que tomaron parte los hidros que transportaba el *Dédalo,* que tanto se habían distinguido desde el día del desembarco, reconociendo y bombardeando casi diariamente el campo enemigo en condiciones las más de las veces desfavorables, demostrando sus pilotos, observadores y mecánicos una abnegación y celo digno del más caluroso elogio. Muchos detalles heroicos podríamos citar que aumenten los lauros conquistados por la aviación naval en la campaña de Alhucemas por los tripulantes de aquellos aparatos que al terminar sus vuelos se izaban a bordo acribillados de impactos.

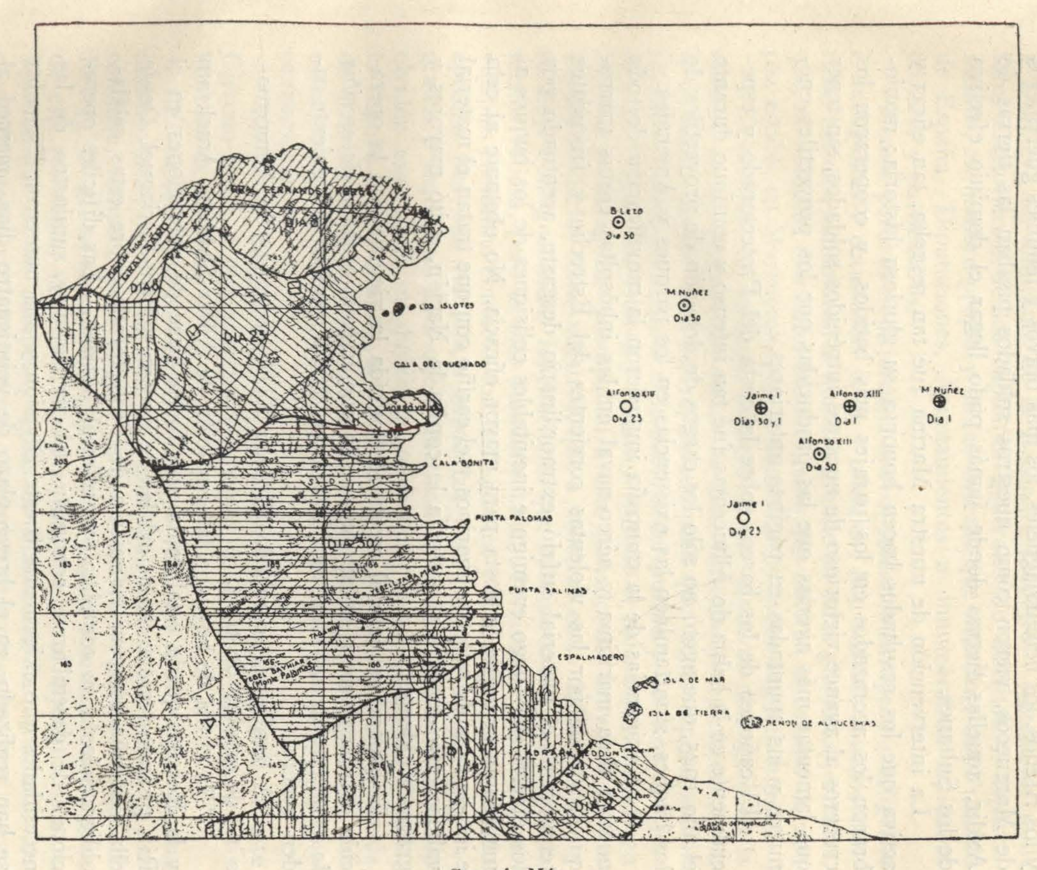
Baste decir que el teniente Núñez debe su vida a haber ido de pie como observador de un hidroavión, un día en que volando a escasa altura varios balazos atravesaron su asiento.

El *Dédalo* fondeó en Málaga el 2 de octubre, el mismo día en que sin previo aviso a la Escuadra, sin duda al ver como flaqueaba el enemigo, se tomó la Rocosa, desparramándose nuestras tropas al ser el adversario arrollado y disperso, huyendo loco de terror a la desbandada por huertas y playas hasta el río Guis que algunos vadearon alcanzando el Nekor. Nuestras tropas indígenas saquearon y quemaron los propios lares de Abd-el-Krim, en cuya casa encontráronse planos y cosas verdaderamente curiosas por lo grotescas y simples, y recogieron abundante botín, muchas municiones de fusil y cañón, víveres y varios prisioneros.

Al medio día saltó al Peñón el general en jefe, acompañado de Sanjurjo y de la duquesa de la Victoria.

Ya estábamos en Axdir, en donde el ambicioso cabecilla había durante tanto tiempo alimentado la rebelión contra la hidalga España. El último y glorioso asalto de aquél famoso ciclo de operaciones marciales nimbaba de gloria a nuestros soldados que ¡por fin! veían realizada la aspiración que rehabilitaba ante Europa el prestigo de España.

Después del audaz desembarco, pocas veces se ha llevado en Marruecos con tanta rapidez un plan de operaciones tan decisivas, y cuyo resultado demostró el error de los pesimistas augurios, aun de aquellos que del desembarco eran partidarios, pues a excepción de las penalidades sufridas y bajas habidas en las playas por el obligado compás de espera hasta desembarcar todos los elementos, y el asalto a Malmusi,



Croquis Núm. 11.
Avances realizados por las fuerzas de desembarco y fechas en que se efectuaron.

que fué el más sangriento, todo lo demás fué relativamente fácil y en pocos días realizado el empeño: la hazaña que tanto habíase temido; y los rifeños, los beniurriagueles, los más bravos y temibles guerrilleros de Marruecos, vieron cómo nuestros soldados pisaban las tierras de Axdir, aquellas tierras donde jamás pudo llegar el dominio efectivo de los Sultanes.

La intervención de nuestra Marina fué tan resuelta, tan eficaz y activa que los resultados hacen honor a su gloriosa historia; maniobraron los acorazados en los parajes más batidos, y cooperaron los cruceros al avance victorioso de nuestros intrépidos soldados, sin tener que lamentar más averías que las producidas por los proyectiles enemigos y las apuntadas en páginas anteriores.

El cañoneo de los barcos sobre la costa del Protectorado y especialmente en la bahía de Alhucemas fué tan intenso y continuo durante el año 1925, que agotó no sólo los cargos de dotación de proyectiles de los buques, sino también las existencias en los parques y Arsenales.

Las exigencias de la campaña impusieron la movilización de toda nuestra flota marítima y aéreo-naval en las inhóspitas costas marroquíes, donde por las violentas corrientes del Estrecho y frecuentes temporales el material sufrió extraordinario desgaste, acentuado por los efectos del fuego enemigo e inevitables colisiones de los buques al maniobrar cerca de la costa para mayor eficacia. No obstante al celo e inteligencia de nuestros marinos y el cariño con que tratan el material valioso cuyo manejo y custodia le confía la Nación, evitó mayores y graves accidentes.

El general en jefe al reconocer lograda la victoria con la operación del día primero de octubre, en la que *España acababa de escribir la epopeya más magna de su Historia en Africa,* publicó la siguiente orden general:

"A bordo del acorazado *Alfonso XIII*, en aguas de Alhucemas, a 1.º de octubre de 1925.

"En el día de hoy, con la ocupación de Adrar-Seddum, Amekram y la Rocosa, queda establecida una fuerte base de operaciones en el Rif, pisando terreno de las cabilas de Bocoya y Beni-Urriaguel. Desde ella, España ejercerá su misión de Protectorado sobre estas cabilas, obligándolas a su completa sumisión al Majzen.—Las difíciles operaciones de desembarco, conquista del territorio y suminstro de las necesidades que exigen una fuerte División y una numerosa Escuadra se han realizado en el breve plazo de veinticuatro días, merced al enorme esfuerzo y probada capacidad de todos y la previa preparación y previsión de los planes y elementos necesarios para conseguirlo. Habéis merecido y recibido, en el transcurso de las operaciones, repe-

tidas felicitaciones de S. M. el Rey (q. D. g.), de todas las personas Reales, del Gobierno, del jefe de Francia, de los Mariscales Petain y Lyautey, del almirante de la Escuadra francesa y agregados militares extranjeros, de los capitanes generales de distritos y departamentos, en nombre propio y de las fuerzas que mandan; del Primado de España, Diputaciones, Ayuntamientos e innumerables entidades oficiales y particulares.

Hemos perdido en la jornada bravos soldados europeos e indígenas e inteligentes y entusiastas jefes y oficiales; han sufrido muchos honrosas heridas, sumándose al número grande en estas gloriosas jornadas, que, no sólo nos ofrecerán laureles, sino que abrirán el camino de una paz estable en Marruecos, por la sumisión de todos sus habitantes.

El batallón del Infante, número 5, que tanto se distinguió en la defensa de los pueblos del sector de Ben Karrich, y especialmente en la de Cudia Tahar, va a ser repatriado para que, como representación de todos, reciba en España el homenaje del pueblo y del Rey al Ejército de Africa. Los vítores y aplausos en todo el país, especialmente en Madrid y Zaragoza, acompañan a este puñado de bravos soldados. Podéis recibirlos como vuestros, que a vosotros os lo dedica España y su Rey. Consignadas las felicitaciones que habéis recibido, es la mía la menos valiosa, pero la más fundamentada. He vivido estos días inolvidables en íntimo contacto con la Escuadra y el Ejército, y he podido apreciar bien sus virtudes y capacidad y su estrecha unión, lazos sagrados e inquebrantables que garantizan el porvenir de la Patria. No olvidéis esto nunca, ni dudéis un momento que así os quiere España, la España sana y grande, la de ideas claras y robustas, no contagiada de decadentismos ni extravagancias; la que quiere vivir con su fe, del esfuerzo de sus varones y del espíritu de sacrificio de sus mujeres incomparables.

No podré alargar mucho el año que de general en jefe de este Ejército llevo, y que constituye—merced a vosotros—la página más honrosa de mi vida.

El sucesor que el Gobierno designe será fiel continuador de sus instrucciones, como lo he sido yo, y proseguirá una labor que, a no ser continua, tampoco será eficaz; pero en cualquier puesto en que el Rey (q. D. g.) se sirva emplearme, yo no podré desentenderme jamás de este problema, vital para España, sin olvidar al Ejército ni a la Marina, que en los campos y aguas de Marruecos han culmindo los merecimientos y virtudes con que ya venían enorgulleciéndonos, y que lo conquistan hoy para la Historia el recuerdo y el amor predilecto de España.—El general en jefe, Miguel Primo de Rivera.”

El Marqués de Estella abandonó las aguas de Alhucemas el día

2 de octubre con el *Alfonso XIII* y destroyers, quedando allí el *Jaime I* y crucero *Méndez Núñez* a las órdenes del general jefe de las fuerzas Navales, y el *Blas de Lezo* salió para el Arsenal de la Carraca.

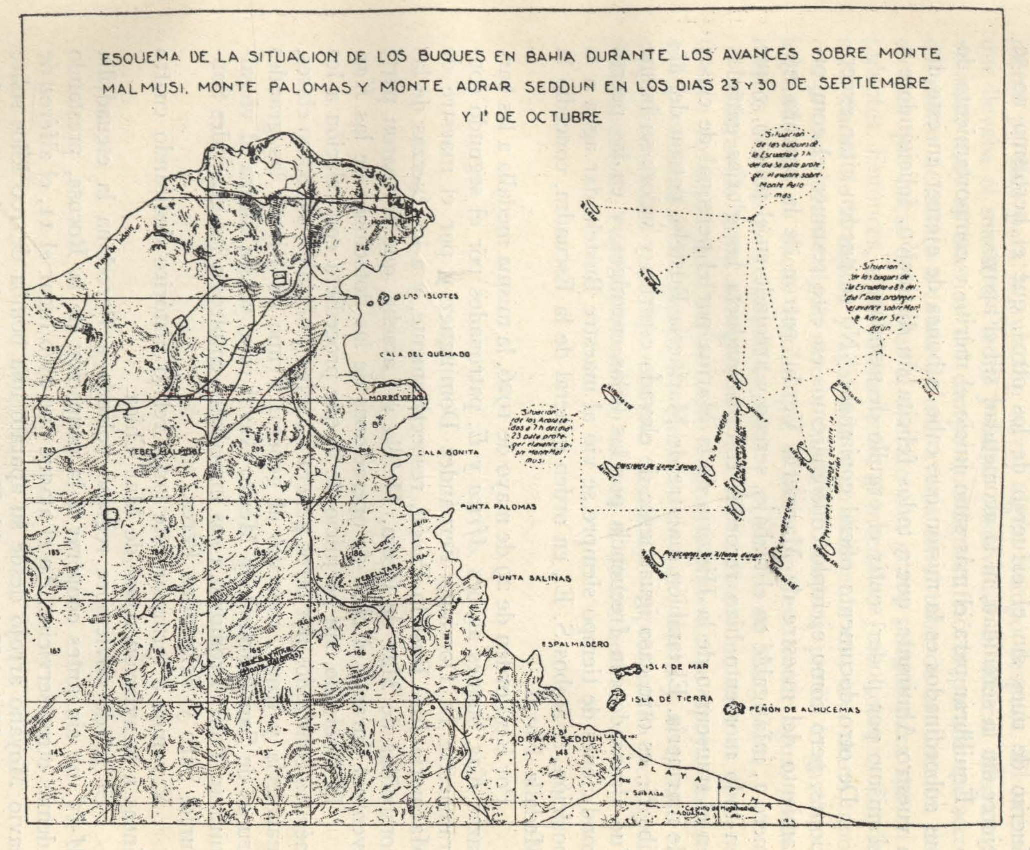
En los sucesivos días, el Ejército se dedicó al afianzamiento de lo conquistado. En la mar se aprovechó el excelente tiempo reinante para organizar en bases definitivas el abastecimiento de nuestras tropas. Procedente de Cartagena llegó el cañonero *Recalde* con el ingeniero señor Miranda, personal y material de salvamento para poner a flote las barcazas perdidas hasta entonces.

El 9 se retiraron los jefes de Marina de las playas, y el 14, después de una pequeña operación para rectificación del frente, regresó a Ceuta el almirante Guerra Goyena a bordo del *Canalejas*, donde desde el día 2 arbolaba su insignia. En Alhucemas quedaron frente a los servicios de desembarco los alféreces de navío Ayala y Blanco. La playa número 2 dedicóse solamente para servicios auxiliares, y en la del Quemado se organizó la principal base de abastecimiento donde el segundo de dichos oficiales, que tanto habíase distinguido en las anteriores operaciones, dispuso todos los servicios en forma admirable.

El carbonero *Contramaestre Casado*, permaneció en aguas de Alhucemas desde el 15 hasta el 26 de septiembre, suministrando combustible a los buques de la flota. Mandaba este barco el capitán de fragata D. Servando Muñoz.

El almirante Guerra Goyena dió la siguiente orden, dirigida a las fuerzas navales del Norte de Africa:

"Al finalizar el plazo de un mes cumplido desde el día en que con nuestra salida de Ceuta dió comienzo este período de operaciones en las costas de nuestro Protectorado en Marruecos, cuyo rápido, brillante y completo resultado superó a todo cálculo, aun al de los mayores optimismos, me cumple dirigiros a todos mis subordinados en esta división de las fuerzas navales del Norte de Africa, la expresión del firme convencimiento que desde el momento de ser proyectada tuve de que todos habíais de poner en la empresa vuestro mayor entusiasmo. El desarrollo de las diferentes fases de la acción marítimo-terrestre puso con creces de manifiesto que mi predicción sobre vuestro comportamiento no sufriría el menor error. A cada uno cupo desempeñar su papel, todos importantísimos, si bien algunos de más relieve, o quizás lucimiento, por la oportunidad del momento de hacerse más sensible a la crítica, y cada uno logró el éxito de que su esfuerzo contribuyera indiscutiblemente al del conjunto. Estos lucimientos de oportunidad a que me refiero quizás permitieran dirigir especiales loas a determinados elementos y a determinadas personas, cuya actuación, como en toda empresa humana y dentro de la humana justicia, de un modo o de otro



Croquis Núm. 12.

hayáis de ver realizada por su más visible resultado parcial; pero todos debéis sentir íntimamente la seguridad de que nada hubiera sido el esfuerzo de unos sin el esfuerzo de los otros, que el heroísmo no se ejerce sin la serenidad, ni la acometidad sin el apoyo.

Equilibrar para el más sano juicio el mérito y comportamiento de sus subordinados es la misión que cabe la honra de ejercer en este día a vuestro Almirante, que a todos felicita sin distinción, felicitándose a sí mismo por poder sentir el orgullo de mandaros."

De otro documento oficial copiamos: "No se pueden citar excepciones, pero como ejemplo consignaremos en este resumen el comportamiento del maestre de Marinería Verdu, patrón de la barcaza número 1, infatigable en el trabajo, sereno y arrojado en el peligro, y que en todo momento hizo recordar con su conducta las glorias ganadas en el transcurso de la Historia de la Marina por el personal de clases de marinería. El también maestre de Marinería Bustelo, patrón del aljibe *E.*, es otro caso igualmente de elevado espíritu y valor; su buque fué alcanzado con frecuencia por las balas enemigas, y en las peores condiciones de tiempo siempre se vió al maestre Bustelo dar agua a la posición. A ambos S. E., en orden general de la Escuadra, concedió la Medalla Naval."

Por Real orden de 29 de mayo de 1926, la misma medalla a las barcazas *Kas*, buques aljibes *Africa* y *E*, patronados por el segundo contramaestre D. Domingo Fernández Domínguez y por el maestre de Marinería José Bustelo Pavón, respectivamente, y a las fuerzas de las compañías de Mar de Ceuta, Melilla y Larache, que formaron parte eventual durante el ciclo de operaciones de las dotaciones de las *Kas*.

El Gobierno, sin perjuicio de lo que procediera con relación a los méritos contraídos por otros generales, jefes y oficiales, así como clases, marinería y tropa, concedió al general Primo de Rivera las grandes cruces de San Fernando y Mérito Naval roja, y esta última al vicealmirante Yolif. Promovió a sus inmediatos empleos a los generales Sanjurjo, Saro y Fernández Pérez.

Y vamos a terminar este largo relato histórico dedicando cuatro líneas a la aviación naval de Mar Chica.

El 1.º de noviembre regresó volando a Barcelona la escuadrilla *M-24*, no sin antes cooperar a la ocupación de la Rocosa, prestando además otros servicios. En el ataque que tuvo lugar el 11, el alférez de navío Moyano arrojó desde su aparato una bomba de 100 kilos sobre la casa de Abd-el-Krim en Ait-Kamara, con tan buen acierto que destrozó una de las alas del edificio. El 23, batieron Ben Jach Mohamed y poblados del S. de Busien, y el 26 el cañón de las Torres de Alcalá.

Personal hubo de esta escuadrilla que por averías en el aparato

permaneció en el mismo veinticuatro horas en vuelo y navegando, y no hemos de olvidar el valeroso arrojo de un modesto mecánico, trágicamente perdido para la aviación naval algún tiempo después. El hidro que llevaba el maestre Piedra y como observador el alférez Moyano, volando muy al interior del campo enemigo sufrió la parada en seco del motor delantero a causa de una avería en el tubo de conducción de esencia que hacía descender el aparato con grave peligro para sus tripulantes. Entonces, espontáneamente, el mecánico José Lorenzo Conde salió fuera de la cabina y agarrado a un montante con una mano tapó con la otra durante algún rato la salida por donde se perdía la gasolina, logrando con su eficaz auxilio que el hidro pudiese tomar agua, pocos metros después de rebasada la costa y ya dentro de Mar Chica.

Maravilla tanta abnegación y sacrificio. Ese y no otro es el verdadero concepto de Patria, cuyo engrandecimiento se apoya en ese sólido pedestal que forman los ejércitos de mar, tierra y aire, ante el cual ofrendamos nuestro modesto homenaje representado por esta simple crónica, cuyo único mérito está en el de los hechos.



CAPITULO III

Más del desembarco.—Partes de campaña y otros documentos. Opiniones sobre la operación.

Con lo expuesto en los dos anteriores capítulos pudiéramos dar por terminada esta parte dedicada al desembarco de Alhucemas, pero no queremos hurtar a nuestros lectores partes de campaña, crónicas interesantes, curiosas informaciones de testigos presenciales de aquella memorable jornada, que, aportando detalles y hechos personales, contribuyen al mayor conocimiento de la operación.

* * *

Al finalizar el parte de campaña, el almirate Yolif hace el siguiente interesate resumen:

"Las operaciones terrestres han durado 23 días y las de la Escuadra 26. Durante todo este tiempo, toda la gente, sin diferencia de categoría, ha cumplido con su deber con la mayor abnegación y entusiasmo. Los barcos han desempeñado, no sólo la misión que al tipo de cada uno corresponde, sino otras que accidentalmente se presentaban, como abastecimiento de buques menores con malos tiempos, salvamentos de aviones, socorros a embarcaciones y otras parecidas; los botes han prestado un servicio penoso, comiendo sus dotaciones con frecuencia rancho frío y prolongando el servicio hasta bien entrada la noche. Las dotaciones de artillería han dormido muchas noches al pie de los cañones, listas para hacer fuego cuando se ordenara.

Los buques de combate han permanecido todo el tiempo dentro del alcance eficaz de los cañones enemigos, y no por vano alarde ni

siquiera por la conveniencia, muy atendible, de mantener la moral de las fuerzas desembarcadas, sino porque a distancia y sobre la máquina ni habría sido posible el enlace con tierra y los demás buques, que era continuo, ni habrían podido prestarse los servicios de evacuación de heridos y otros accidentales, ni habrían estado pronto nuestros cañones para contestar en todo momento a los del enemigo.

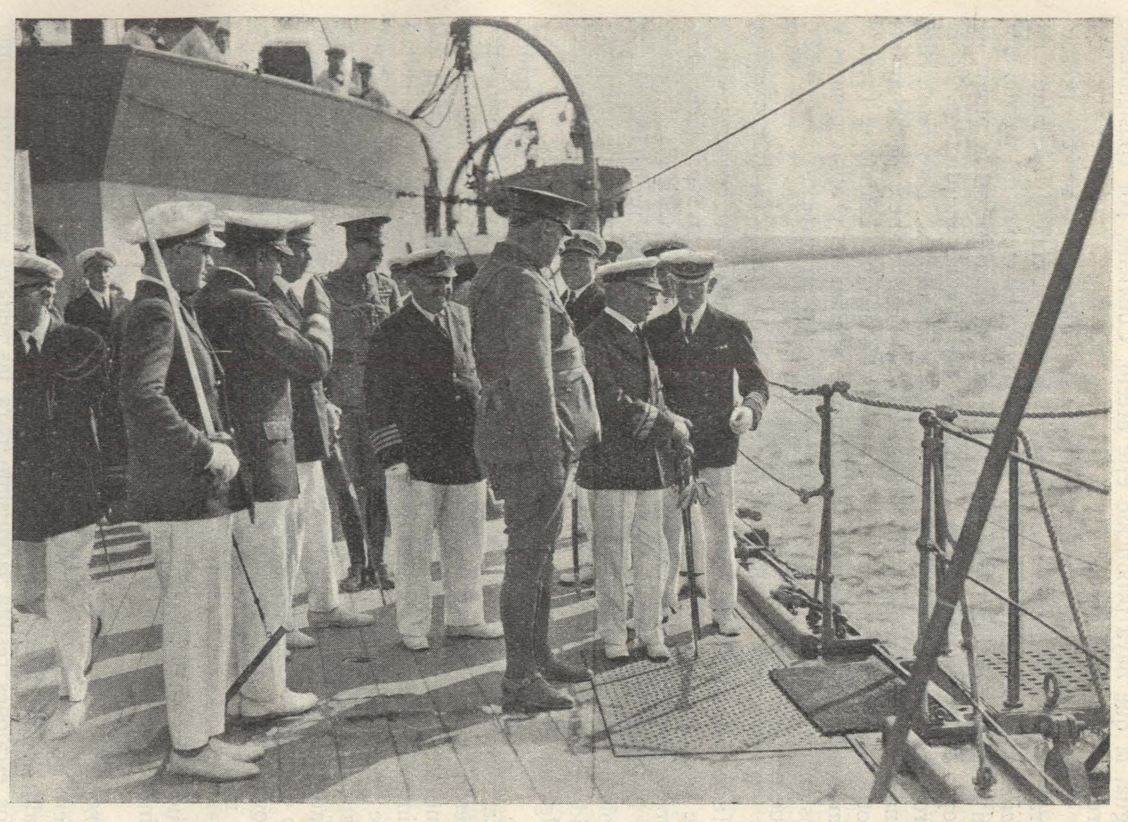
Si las bajas no han sido grandes ni mayores los desperfectos, no se debe a que el enemigo no disparara sobre los barcos, pues lo hacía con frecuencia, sino a que se le contestaba prontamente y se ponía enseguida el buque en estado de defensa; lo que, dada nuestra superioridad artillera, la dificultad de dar en el blanco que presentaban los barcos, desde los primeros disparos y la suerte que nos ha favorecido, hicieron que el número de impactos recibidos mientras estaban los barcos fondeados, y haciendo vida ordinaria, fuera muy escaso.

Si cada uno ha cumplido con su deber y aun se ha excedido en ocasiones, la escuadra, como entidad, ha desempeñado su misión a satisfacción completa del general en jefe, pues me lo ha manifestado así repetidas veces. La dispersión de los barcos, la variedad de fuerzas, la dificultad de los enlaces, que con razón motivaron la negativa del Estado Mayor francés a que su escuadra colabora directamente en la empresa, no ha sido óbice para que el servicio de la nuestra se prestara con toda regularidad y eficacia, sin haberse producido desorganización, confusión, ni error alguno en los 26 días.

Las enseñanzas deducidas de esta operación sólo pueden tener cacácter limitado y circunstancial, porque los buques de combate no están proyectados para operaciones de esta clase, y cuando la necesidad lo exige, hay que aceptar sus defectos en aras del interés supremo para el que se construyen, que es el combate con otros buques. Por otra parte, de nada sirve comprobar que ciertos elementos son fácilmente destruídos, pues si se trata de emprender una operación larga, y cuyas derivaciones no puedan preverse por anticipado con la precisión suficiente, no puede prescindirse de ellos. Expongo, sin embargo, por lo que valieren, las siguientes reflexiones:

a) Las embarcaciones menores sufren mucho a causa del fuego enemigo y quizá tanto o más del propio. Cuando sea posible, conviene entrar en fuego sin ellas. (En el caso presente no era posible, pues prestaban servicio, no tenían puerto en qué abrigarse y no podían tenerse todas en el mar, porque al venir un tiempo se hubieran perdido.)

b) Los botes que estaban en cubierta con agua, según está recomendado, para evitar incendios, han sido reducidos a astillas. Es posible que sea la presión del rebufo, trasmitada a todo el bote por el



El general Primo de Rivera con el Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa, contralmirante D. Eduardo Guerra Goyena, a bordo del crucero *Reina Victoria* durante las operaciones de Alhucemas.

agua, la que haya producido este efecto. Conviene, por consiguiente, prescindir de esta práctica.

c) A pesar de que las plumas y sus aparejos no parecen prestar gran blanco, se inutilizaron por el fuego con mucha facilidad. Al *Jaime I* le cortaron un aparejo y un amantillo en marzo del pasado año en M'Ter, y en las presentes operaciones le inutilizaron la pluma de popa. El *Alfonso XIII* ha tenido las dos plumas inutilizadas, la de proa dos veces, por rotura de aparejos y amantillos. Esto representa una avería grave, pues sin plumas no hay casi manera de echar los botes al agua. Algo remediaría despasar los guarnes cuando se fuera a emprender una operación; pero siempre quedan las propias plumas y los amantillos, que no pueden desguarnirse sin un trabajo considerable, que no debe repetirse con frecuencia.

d) Los proyectiles hasta de 10,5 no producen el más mínimo efecto cuando chocan con las planchas de blindaje endurecidas. Fuera de este caso, los proyectiles cargados de alto explosivo producen destrozos considerables y no sólo atraviesan con gran facilidad el costado y la cubierta, sino que uno de ellos habría llegado probablemente al sollado de no tropezar con un bao, cuya pestaña y el mismo bao ha torcido completamente. En un cañón de 30'5 han producido los balines algunos surcos de un centímetro de profundidad.

e) El enlace con los aviones en vuelo ofrece grandes dificultades. La comunicación por tiras de lona desde los buques y por movimiento desde los aviones me pareció siempre poco práctica, y por ello ordené que el Código correspondiente (C. A.) comprendiera un número mínimo de señales. Pero aun éstas son inútiles: primero, por la dificultad de prestar atención a los movimientos de un aparato cuando la gente está en combate; después, porque el desarrollo de la acción y las necesidades que de ella se derivan se suceden con mucha mayor rapidez de lo que permite trasmitir este sistema, y, por fin, y muy principalmente, porque los aparatos están lejos del buque, participando en el combate, y no pueden saber si el buque hace señales.

Tampoco puede el buque insignia comunicar con ellos por T. S. H., pues para estar preparada a trasmitir y recibir por ella debería prescindirse de la T. S. H., que es elemento esencialísimo.

Parece lo más conveniente que los hidros comuniquen con el *Dédalo* por T. S. H., y éste reexpida la comunicación a la capitana; pero como el *Dédalo* tiene que mantenerse muy lejos del fuego, generalmente no puede trasmitir más que por T. S. H., y este paso por dos escalones resulta larguísimo para las señales urgentísimas, como sucede cuando los aviones bombardean fuerzas nuestras.

f) Ya hemos dicho los graves inconvenientes que presenta lle-

var un globo a bordo, pues en lugar de ser el buque su señor pasa a ser su esclavo.

Por esto, y por lo que en el inciso anterior explica, la observación del tiro queda confiada únicamente a la visión desde el buque. En realidad, parece la mejor para operaciones en Marruecos.

La observación aérea es, en efecto, indispensable para el tiro indirecto y utilísmo contra objetivos fijos. Pero en la guerra de Marruecos no existen éstos. porque desplazan rápidamente y aun esconden en cuevas las pequeñas piezas de artillería desde un lugar del que no están completamente desenfiladas.

g) La luz de los proyectores deslumbra a los que están en la estación de tiro y aun a los apuntadores. Por esta causa, cuando la iluminción se dirige a una costa de color uniforme y sin accidentes es difícil distinguir los lugares y prácticamente imposible tomar distancias y apuntar. Pero de excelente resultado alumbrar desde un buque y tirar desde otro.

h) Las comunicaciones por medio de banderas resultan difíciles, aun empleando señales de uno o dos símbolos y habiéndose previsto todos los casos. Quizá sea la razón fundamental que nuestros señaleros no son profesionales, como en otras naciones; pero los motivos accesorios son: la distancia grande, el cuidado de protegerse del fuego enemigo y la distracción por los accidentes del combate.

i) Mejor resultado dan las banderitas de mano y mejor aún las señales luminosas con reflector de mano o proyector, que es el medio que debe usarse, salvo cuando estén los barcos muy cerca.

j) La telegrafía sin hilos es un excelente medio de comunicaciones con un solo buque y aprovechable para órdenes generales, si se mantienen todos en escucha. El inconveniente en el último caso es la ignorancia de que la comunicación haya sido, en efecto, recibida por todos.

k) Pueden ocurrir señales de urgencia excepcional, como "Cese el fuego inmediatamente, porque está tirando sobre nuestras tropas". En el Código que preparó mi Estado Mayor hay algunas previstas. Quizá convendría reservar para estos casos una bandera especial y de tamaño excepcionalmente grande para que no pudiera pasar inadvertida.

No obstante las instrucciones repetidas de máxima economía, las municiones consumidas por la escuadra excedieron de 8.000, de las que sólo 200 fueron del calibre de 30'5, cuyo uso se limitó todo lo posible, y otras 200 de calibres de 12'24 y 10'16 centímetros, y de éstos se consumió con preferencia la granada de gran capacidad y alto explosivo.

Falta el resumen de las municiones consumidas por la división y buques de las fuerzas navales del Norte de Africa, que por el número de los mismos es probable tripliquen el anterior, aunque la mayoría de calibres de 10'16 centímetros e inferiores."

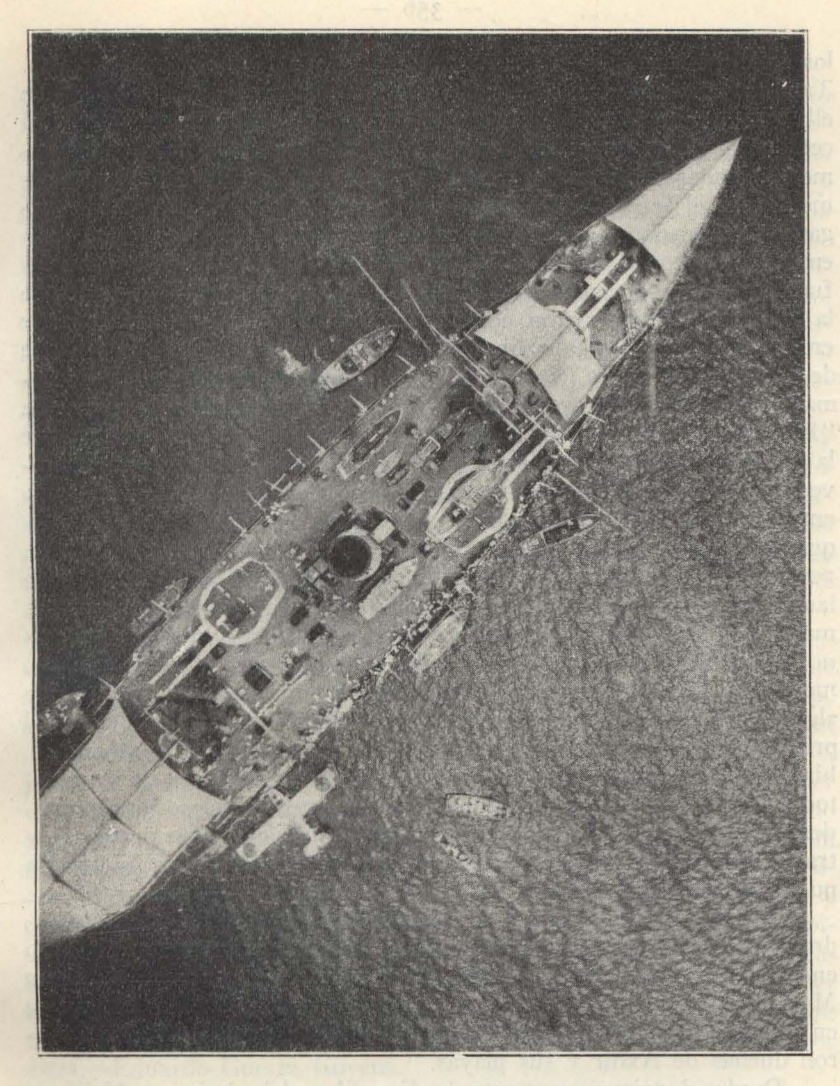
* * *

El almirante Guerra, terminadas las operaciones, formuló el siguiente parte de campaña:

"Preparada la operación de Alhucemas, para la cual habíamos recibido órdenes reservadas, marcando como objetivo principal el desembarco sobre la playa de Cebadilla, haciendo antes una diversión sobre Uad-Lau; el día 5, a mediodía, ordené al convoy y buques de esta división fondearan fuera del puerto de Ceuta, a fin de facilitar los movimientos de los 73 buques y nueve gabarras que lo constituían, ordenándoles que todos fondearan en Río Martín aquella noche para organizar las formaciones y preparar el embarco de fuerzas en las barcazas, lo que debía hacerse después de la diversión sobre Uad-Lau. A poco de salir de Ceuta los barcos, se cerró en niebla, lo que dificultó la operación, que, gracias a la pericia y celo de todos, dió por resultado que al amanecer del día siguiente pudiéramos dirigirnos a la ensenada de Omara, en una formación que, si no perfecta, permitió en la tarde del día 6, y después de la demostración, formar el convoy de barcos mercantes y barcazas, en las que ya se habían embarcado las tropas de desembarco, remolcadores, guardacostas y guardapescas.

Poco después llegó sobre Uad-Lau la escuadra, que, tras un cañoneo intenso, hizo cortina de humo, con el fin de ocultar al enemigo la presencia del convoy, que escoltado por los barcos de mi división se dirigió a Morro Nuevo. En esta noche la fortuna no nos fué favorable, pues horas antes del amanecer la niebla espesa volvió a deformar y desorganizar el convoy, el cual no pudo formarse nuevamente hasta las primera horas del siguiente día, lo que hizo desistir al Mando de efectuar el desembarco. No se desaprovechó, sin embargo, esta contrariedad; antes al contrario, fué desconcertado nuevamente el enemigo amagando la playa de Suani con los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I* y los cruceros *Reina Victoria Eugenia, Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*, quedando fuera del cañón enemigo, no sólo el convoy de barcos mercantes, barcazas y demás fuerzas sutiles, sino también los buques de guerra que, por su falta de protección, no convenía exponer al fuego enemigo.

Terminado esto, salimos de la bahía, tratando de reorganizar la escuadrilla de ataque, compuesta de las 26 barcazas, 11 guardacostas,



El acorazado *Alfonso XIII* visto desde el dirigible *S. A. C.*, de la Aeronáutica Naval, en el momento de prestar auxilio a un hidroavión averiado.

los siete guardapescas y los cuatro remolcadores de que disponíamos. También esta noche la suerte nos fué adversa pues también al filo de ella volvió a formar la niebla; pero gracias a la pericia de todos y al celo desplegado, pudo reorganizarse lo que podemos llamar las primeras oleadas de ataque, y a las diez de la mañana, dirigidas personalmente por el jefe de Estado Mayor de esta División, capitán de fragata, Sr. Boado, se dirigieron inmediatamente hacia la playa, desembarcando con toda felicidad (aunque no sin bajas), coronando las fuerzas en escaso tiempo las alturas. Ni la Escuadra, ni los buques de la División permanecieron ociosos en este período; los acorazados y cruceros batían incesantemente las barrancadas y alturas de poniente de la bahía, y el *Reina Victoria Eugenia*, buque de mi insignia, y los demás a mis órdenes, con sus certeros disparos, hicieron callar la batería de "El Fraile", que debía batir las playa de desembarco. A media tarde la primera fase de la operación estaba terminada; sólo quedaba el proveer a las fuerzas desembarcadas de víveres, agua y municiones, y entonces empezó la labor de las fuerzas sútiles, nunca bien alabada, siquiera anónima y desconocida, pues en pocas horas, barcazas, aljibes, remolcadores, guardacostas y guardapescas cubrieron las necesidades de las fuerzas desembarcadas, poniendo en la playa víveres, municiones, materiales de fortificación, campamento y agua, que nuestras fuerzas no encontraron en los sitios ocupados, con un trabajo rudo, titánico, me atrevo a decir, no sin que este esfuerzo no costase las pérdidas de algunas barcazas y la de algunas vidas, que el tiempo, bondadoso al principio, dejó de favorecernos, entablándose una mar que, si no grande hizo a las playas difíciles y peligrosas. Me es imposible citar nombres; todos, sin excepción, desplegaron su valor personal, celo e inteligencia, desde el jefe de Estado Mayor Sr. Boado, hasta el último marinero, y trabajaron en forma tal, que sólo el que ha presenciado la operación puede hacerse cargo de ello.

Terminada esta primera fase, colocados los buques de la Escuadra y División en sitios convenientes para batir y neutralizar el fuego enemigo, se desarrollaron las operaciones de tomar primero el Monte Malmusi y Morro Nuevo; después monte Palomas y Buyibar, hasta que en la mañana del día 2, dominadas las alturas, nuestras fuerzas fueron dueñas de Axdir y sus playas.

Desde el primer momento la Escuadra del almirante Yolif se situó en la bahía de Alhucemas, a fin de batir las defensas que los moros tenían en la parte W. de ella, y la de mi mando, cubriendo el flanco derecho desde Morro Nuevo hasta Busicú; ambas sufrieron el fuego de cañón, si bien mi División fué más afortunada, pues el *Reina Victoria Eugenia* sufrió un impacto en el castillo, sin graves consecuen-

cias, a pesar de haber sido horquillado varias veces. El *Lucus* recibió también otro impacto, que le inutilizó la máquina de babor. Las barcazas *K-21* y *22,* otros en el momento de desembarcar ganado en la playa W. de la Cebadilla, que produjeron la muerte de 16 mulos y graves averías en sus cascos, que obligaron a vararlas en la playa. La *K-4* otros seis, uno de ellos en la noche del 17, que le incendió la gasolina que tenía en el motor y que fué fácilmente dominado por su dotación, que como todas, no abandonó su puesto, a pesar del peligro. Otro recibió un bote automóvil del cañonero *Canalejas,* que lo inutilizó; pero pudo ser llevado al buque, aunque inútil de momento. El guardapescas *Macías* también recibió otro disparo, inutilizando su maquinaria, lo que me obligó a enviarlo a Ceuta para su reparación.

Ocupados ya todos los objetivos principales, el general en jefe y la Escuadra se retiraron, dejando a mis órdenes el acorazado *Jaime I* y al crucero *Méndez Núñez.* A ambos los dejé en la bahía de Alhucemas, quedando yo con la insignia en el cañonero *Canalejas* (porque el *Reina Victoria* lo mandé a Ceuta a carbonear), cubriendo el flanco derecho, o sea de Morro Nuevo a Busicú. Así, sin ningún incidente digno de mención, continuamos hasta la fecha.

No quiero terminar este parte de campaña sin hacer resaltar nuevamente el comportamiento de todas las fuerza de mar y tierra, que aguantaron imperturbables y valientes el fuego de cañón enemigo, que a pesar de su intensidad no consiguió ni un momento desmoralizarlas.

Poco amigo de la literatura guerrera, dejo al criterio de V. E. el juicio de la importancia que para el prestigio de España ha de tener esta operación, así como para el de todos los que en ella han tomado parte. Ni un solo acto de cobardía ni desaliento se ha producido en un ejército de mar y tierra de más de 25.000 hombres; todos, sin excepción, han cumplido brillantemente con su deber, mereciendo el bien y consideración de la Patria; y termino citando personalmente al capitán de corbeta Gil de Sola, que, mandando el gasolinero de la Tabacalera *I-5,* sin obligación de ello, aguantó el fuego enemigo hasta ser herido por un disparo de fusil sobre la playa núm. 2, a donde voluntariamente había ido para llevar una orden.—Alhucemas, octubre de 1925.—Eduardo Guerra Goyena."

* * *

Parte de campaña del comandante del transporte *Almirante Lobo,* que rindió al contralmirate de las Fuerzas Navales del Norte de Africa:

"Recibidas instrucciones de V. E. en el puerto de Ceuta y a bordo

del buque de su insignia, crucero *Reina Victoria Eugenia*, en la mañana del 5 de septiembre, a las catorce horas de dicho día, levé y salí fuera del puerto fondeando próximo al malecón de Poniente a causa de la espesa niebla y en espera de la salida del convoy, a la cola del cual se me designó puesto.

A las diecisiete treinta, previa señal de la Capitana, levé y me puse en movimieto a ocupar mi puesto siguiendo al convoy hacia Río Martín, marchando a la velocidad de tres millas, impuesta por la niebla que nos envolvía. A las veinte y quince pudo verse el proyector del *Victoria Eugenia*, que se hallaba fondeado en Río Martín, y esta circunstancia me permitió fondear a mí en sus proximidades.

Al amanecer del 6, a las cinco horas cincuenta minutos, previa señal de la Capitana, me puse en movimiento a ocupar mi puesto en formación, que según instrucciones verbales recibidas durante la noche, debía de ser fuera y en la medianía del convoy. A la velocidad de seis millas y con rumbo a Uad-Lau continuamos hasta las ocho cincuenta, que, frente a aquél punto se detuvo la flota, destacándose los cañoneros en línea de fila y con la insignia a la cabeza bombardearon la costa. El fuego cesó a las once horas y las tropas del convoy embarcaron en las barcazas.

A las quince horas se avistó el *Alsedo*, poco después el *Dédalo*, y algo más tarde los acorazados de la Escuadra, poniéndose entonces el convoy en movimiento hacia Morro Nuevo, escoltado por los buques de la División, viéndose a la Escuadra bombardear Uad-Lau.

Por la noche desde las dos horas treinta minutos, del día 7, me mantuve sobre la máquina para conservarme en el centro del convoy, el cual se hallaba muy espaciado a causa de la niebla, que a ratos nos envolvía, y al amanecer se avistó a la Escuadra en el horizonte. A las seis horas cuarenta minutos la cabeza del convoy se hallaba a la altura de Morro Nuevo y el resto se concentró a las ocho horas en aquel paraje, manteniéndome sobre la máquina entre los barcos mercantes y aprovisionando de carbón y agua al torpedero *N. 11*, el cual se atracó al costado.

Por la tarde, a las dieciséis horas, se pusieron en movimiento los cañoneros de la División y poco después el convoy, dando avante entonces para ocupar mi puesto, haciendo rumbo al E. La Escuadra y el buque insignia bombardearon las baterías enemigas en las últimas horas de la tarde hasta el anochecer.

La noche transcurrió aguantándonos sobre la máquina a veces, para conservarnos en el centro del convoy, el cual, al amanecer del día 8, arrumbaba al 580 E. para concentrarse frente a Morro Nuevo. Al aproximarnos a este punto se vieron los buques de la Escuadra y,



El general Primo de Rivera con el almirante de la escuadra, almirante D. Francisco Yo if, los generales Sanjurjo, Saro y Fernández Pérez, y los capitanes de navío Montagut, Jefe de Estado Mayor y Espósito, comandante del *Alfonso XIII*, a bordo de este acorazado el 1.º de octubre de 1925, terminadas las operaciones de Alhucemas.

entre la bruma, dentro de la bahía de Alhucemas, al acorazado francés *París* haciendo fuego.

A las nueve horas treinta minutos se verificaba la concentración, viéndose a los guardacostas y remolcadores reunirse con las barcazas al costado. Una hora después se dirigían en línea de frente hacia la playa mientras los acorazados, cruceros y los cañoneros de la División bombardeaban intensamente las posiciones enemigas protegiendo el desembarco, que se efectuó a las once horas cincuenta minutos.

A las catorce horas quince minutos recibí la orden de llevar a la playa de la Cebadilla al aljibe *Africa,* al cual tomé a remolque. Arrié éste al sondar 12 metros, próximo ya a la playa, y al pasar entre las filas de guardacostas allí fondeados, cayó a una veintena de metros del costado de babor un proyectil procedente tal vez del Peñón o de los buques franceses (a juzgar por su dirección y al volumen del pique) que batían el interior de la bahía. Esto y la caída de otros proyectiles después me obligaron distanciarme de aquel lugar.

A las dieciocho horas fondeé frente a la playa, pero a causa de ser hostilizado con fuego de cañón, que alcanzó al *Capitán Segarra,* próximo a nuestro fondeadero, volví a ponerme fuera del alcance del fuego enemigo manteniéndome sobre la máquina.

A las diecinueve horas cuarenta minutos me trasmitió el torpedero *22* la orden de V. E. de fondear por la popa del *Alfonso XIII,* haciéndolo así, y suministrando carbón y agua a dicho torpedero durante la noche.

Durante los días 9 y 10 continué fondeado frente a la Cebadilla, atracándose contínuamente a mi barco los guardacostas, torpederos, remolcadores, etc., a los que proveía de carbón y agua; dando al *Torpedista Hernández* los pedidos de municiones que, tanto los buques de la Escuadra como los de las Fuerzas Navales, me enviaban.

En la tarde del 11, a las trece horas veinte minutos, me vi obligado a dejar el fondeadero; los proyectiles del cañón enemigo caían próximos al barco y todos los mercantes que se hallaban en las cercanías levaban, o arriaban la cadena por chicote, y se alejaban, cosa que me ordenó hiciese el *Dato,* próximo a nuestro fondeadero y donde se hallaba el general Sanjurjo.

Con el guardapescas *Castelló* a remolque, que se hallaba sin gobierno, y un bote salvavidas por la popa me mantuve sobre la máquina fuera del alcance enemigo y me dirigí, ya de noche, al pie del Morro Nuevo, donde fondeé; pero también tuve que abandonar, precipitadamente, este fondeadero, pues de nuevo comenzaron a caer y hacer explosión muy próximas al barco las granadas enemigas. Apagadas las luces levé y di avante gobernando rápidamente para no ser alcanzado

por los disparos, y, en tales circunstancias, el remolque del bote fué cogido por la hélice volcándose aquél. Los dos hombres que lo tripulaban se salvaron a nado, siendo recogidos por el *Castelló,* y picada la estacha, goberné a recoger el bote sin abandonar el guardapescas. Izado aquél se vió se habían perdido todos sus pertrechos y con ellos un fusil.

El día 13 marchó a Málaga a repostarse, y allí encontró al *Dato,* municionándolo, regresando el 17. Durante los tres días siguientes, continué, dice, suministrando municiones y agua a los buques, y en la noche del 21 salí para Melilla, por orden de V. E., a entregar 1.000 bombas de aviación, donde fondeé a las tres horas quince minutos del 22; saliendo en la mañana del 23 para Morro Nuevo, siendo hostilizado con fuego de cañón al paso por Cabo Quilates.

El día 9 de octubre, por orden de V. E., salí para Cádiz, y después de entregar municiones y recoger otras en el Arsenal de la Carraca di fondo en Ceuta en la noche del 20 del mismo día.

Durante el tiempo de las operaciones tengo el deber y la satisfacción de dar cuenta a V. E. del excelente espíritu de la dotación de este barco, que en labor oscura, sin lucimiento, no interrumpida ni durante la noche ni con mal tiempo, cumplió con su deber, no ya con resignación, sino con verdadero entusiasmo en los duros trabajos (en los primeros días de las operaciones) de extraer el carbón de carboneras para darlo a los torpederos y siempre en las a veces penosas facnas, por el estado del mar, de la descarga de municiones. Al mismo tiempo tengo la gran satisfacción y suerte de no haber tenido ningún herido ni avería en el barco, pese a lo expuesto que estuvo, no sólo por hallarse en ocasiones inevitables al alcance del fuego enemigo, sino por los abordajes que con los otros barcos pudo tener en las maniobras que se vió precisado a ejecutar.

Breve estadística del número de municiones y bombas suministradas por este buque en el transcurso de las operaciones:

Cruceros *Reina Victoria Eugenia, Méndez Núñez* y *Blas de Lezo.*—Artillería de 152,4 %: granadas ordinarias, de gran capacidad, y de metralla, con sus cargas, espoletas y accesorios	1.711
Acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I,* crucero *Extremadura* y cañoneros tipo *Cánovas.*—Artillería de 101,6 %, de las tres clases de proyectiles antes citados	3.733
A los cañoneros tipo *Recalde*	1.377
A los guardacostas	2.356
Total	9.177

Cartuchos Maüser	....	47.000
Bombas de 230 libras (aeroplanos)	....	247
Idem de 112 íd.	....	676

Ceuta.—Rafael Estrada."

* * *

El teniente médico de la Armada D. Esteban Vélez Calderón, de la dotación del crucero *Reina Victoria* consignó en el *Boletín de Medicina Naval* (núm. 11 de 15 noviembre 1925) sus impresiones sobre el desembarco bajo el título de "*La Marina de Guerra en la toma de Alhucemas.*", notas arrancadas de su diario personal en las que "aspiro—dice—a dar con ellas la sensación de impaciencia, de entusiasmo y de confianza en el porvenir y en el éxito de nuestras armas que, desde el más modesto hasta el más encumbrado, experimentamos todos los que tuvimos la suerte de asistir a las gloriosas operaciones en que el Ejército y la Marina españoles demostraron su valía, escribiendo con su sangre una de las páginas más bellas de nuestra historia en campos africanos.

En la mar 24 agosto 1925.—Llevamos bastantes días de crucero, no sé cuantos, pues la monotonía de los días en la mar es aplastante. Todos iguales, sin ningún hecho saliente, jalonadas sus horas por los toques de corneta que impiden abstraerse aún en los momentos de mayor aislamiento espiritual. Habíamos salido inopinadamente con rumbo desconocido, lo que nos hizo forjar conjeturas, algunas descabelladas, en armonía con la imaginación de cada cual. Supimos por fin que íbamos al Peñón de Alhucemas para protegerle contra otra posible agresión. Al cabo de unos días recibimos orden de salir para Melilla. Paso el tiempo leyendo hasta que me avisan que se avista Tres Forcas. Entonces acudo al portillo de mi camarote y sigo largo tiempo con los gemelos la silueta triste, oxidada, del *España* que yace melancólicamente lamido por las olas, bajo el pico imponente de Tres Forcas. Una emoción indefinible se apodera de mí y experimento de nuevo la tristeza que la noticia de su pérdida me produjo.

Ceuta, 30 agosto.—Hemos llegado ayer. La opinión imperante es que las operaciones sobre Alhucemas son inminentes. Al hablar de ello sentimos una especie de opresión. Es algo definitivo en la vida de España. ¿Tendrá éxito? Con la generosidad que todos sentimos aun el más escéptico en cuanto a la Patria se refiere, todos nos creemos mejores, pareciéndonos que nace en nosotros un héroe y desearíamos poder contribuir en algo, poco pudiera ser, dada nuestra insignificancia.

Paseando por el muelle de Ceuta se advierte una actividad febril.

Vapores cuya carga se hace rápidamente y con materiales cuyo empleo no deja lugar a dudas. Hablo con varios oficiales de Ingenieros que están encantados de este nuevo aspecto de su actividad. ¡Es tan divertido jugar a los marinos! Por espacio de algunos días van de descubrimiennto en descubrimiento, y desde las cuatro vulgaridades técnicas que todos los embarcados aprendemos al cabo de algún tiempo, hasta la campana que anuncia las horas de comer, todo es motivo de regocijo y de sorpresa para ellos.

En un extremo del muelle están las *Kas,* cuya labor tenaz, dura y silenciosa, ha merecido de alguien bautizar sus dotaciones con el nombre de *legionarios de la mar.*

6 de septiembre.—Ayer tarde llegó el general Saro con su acompañamiento. Imposible imaginar mayor concurrencia en nuestra cámara. Catorce o quince oficiales del Ejército del séquito del general Saro alojan como pueden en la antecámara. Aquella tarde la toldilla del *Victoria* presenta un curioso aspecto. Al salir de Ceuta, un capitán de Estado Mayor repartió unos pliegos, dándonos uno amablemente. Contenían el plan de la operación, el punto de desembarco y algunas advertencias, en las que se traslucía la inquebrantable fe del Alto Mando en el éxito. ¡Y aún había quien daba la nota pesimista, anunciando con frases de oráculo un fracaso rotundo, o cuando menos condicionado! No, se triunfará, es seguro y el pensar que la mente de todos los españoles está fija en todos nosotros, una ola de orgullo y de alegría sube a nuestro rostro y nos hace olvidar nuestra modesta insignificancia.

Comparto mi camarote con un oficial de Estado Mayor que conocí en Tetuán. Pasamos buena parte de la noche charlando sobre el día de mañana, y no puedo evitar un sentimiento de envidia hacia este oficial que tendrá la suerte de ver de cerca todas las incidencias de esta lucha memorable. Conocí ayer al ilustre doctor Gómez Ulla, de quién solicité el favor de ser utilizado en la evacuación de heridos desde el primer momento del desembarco.

8 *de septiembre.*—Se retrasó un día la operación, y después de una finta en Uad-Lau salimos para Alhucemas. El convoy era algo hermoso de ver. No nos cansábamos de contemplar los noventa y tantos barcos que salieron de Ceuta y que guardando sus puestos habían hecho todo el camino. La *K-5* y un torpedero nos siguen incansables. Se empieza el desembarco. Las fuerzas saltan al agua, se lanza a la playa y se les ve ascender por la loma en un increíble paso ligero. Reitero mi ofrecimiento al comandante de bajar a la playa a evacuar heridos. Se me niega por ahora la autorización.

10 de septiembre.—Se saben las bajas habidas en el desembarco.

Hernández Menor cayó el primero. Un héroe más. Recibo cartas de España. Es increíble lo lejos que me parece lo que antes me era tan íntimo. Toda mi atención está concentrada en tierra. ¿Qué pasará? ¿Seguirá todo como hasta ahora? ¿Será todo un paseo triunfal? Es enorme el poder de la sugestión. Yo, médico, enamorado de mi profesión, siento en momentos la tristeza de no poder coger un fusil y lanzarme con todos, como todos, al asalto de esos picachos desde donde los moros tiran con cañón, y por primera vez siento como pena el acordarme de que mi misión es oscura, es callada. Pero me domino. Hermoso es dar el pecho al enemigo y llegar o caer en la lucha, pero no lo es menos aliviar al que cayó. Es una parte de su gloria que refluye sobre nuestra anónima labor.

15 de septiembre.—Me ha contrariado mucho saber que otro compañero ha estado en la playa evacuando heridos.

16 de septiembre.—Se dispuso anoche que dos *Kas* desembarcaran mulos y municiones en un lugar determinado de la playa. Esto era peligroso por estar dicho sitio bajo el fuego de cañón enemigo. Se llevó a cabo por la mañana a primera hora. Una de las barcazas iba mandada por Félix Ozamiz, alférez de navío, hijo del segundo comandante del *Victoria*. Llegaron las barcazas protegidas por el fuego de cañón del *Victoria Eugenia.* Comenzó a tirar el enemigo. Todos presenciábamos el desembarco con interés. El segundo comandante, en el estado de ánimo que es de suponer. Dos granadas cayeron en la barcaza de Ozamiz. ¡Le han dado, le han dado!, profirió el padre. Todos asegurábamos que no, convencidos de que sí. Media hora después llegaba a bordo el infatigable D. Carlos Boado, figura relevante de este desembarco, hombre de inquebrantable energía, de grandes dotes de mando, de afable carácter y de sereno valor, que fué herido uno de los primeros días, sin que por eso abandonase un solo instante su puesto. Rápido, sin fijarse en nadie se dirigió al segundo comandante, y abrazándole, le dijo: ¡Tú hijo es un valiente! Se ha portado. ¡Le han metido dos granadas en la barcaza. D. Luis Ozámiz no sabía que decir. La emoción frenaba su lengua. Al fin se volvió casi indignado hacia nosotros, exclamando: ¿Pero no decían ustedes que no le habían dado? Todos reíamos emocionados.

Después supimos el hecho en detalle. Una de las granadas cayó dentro de la barcaza adonde iban las municiones. Su explosión produjo una columna de humo que salió por la escotilla. Ciego, sin más pensamiento que apreciar la magnitud de sus efectos, lanzóse Ozámiz al interior de la barcaza entre el humo de la explosión: felizmente nada había ocurrido. Subió de nuevo, calmó la confusión que produjo entre la gente la explosión de otra granada, y tranquilo, sin darle

importancia a su gesto que pudo costarle la vida, llevó a cabo el desembarco; más tarde, ya terminado éste, quitóse la gorra sorprendido de encontrar en ella un desgarro brusco, encontrando un casco de granada alojado en el relleno del plato. Gestos como este no necesitan comentarse (1).

23 de septiembre.—A las ocho y media de la noche he sido llamado por el comandante, quien me ordena salir al día siguiente a las seis de la mañana, con un Practicante, para evacuar heridos en la playa. Al fin.

24 de septiembre.—6 tarde. He vuelto hace media hora de mi excursión. A las seis de la mañana embarqué en un bote del *Alfonso*. Fuimos hasta el torpedero *número 1*, en el que sin duda, por una errónea interpretación de órdenes, se encontraban tres compañeros. No pudimos reprimir el recuerdo del vulgar dicho: a junta de rabadanes...

Fuimos a la playa, no siendo posible desembarcar por el estado de la mar. Algunas granadas cayeron cerca. Es curioso analizar las propias impresiones en esos momentos. Soy un convencido de que el miedo es algo inherente al hombre, puesto que emana del instinto de conservación. Pero si bien este estado de ánimo es irreprimible, su exteriorización, no. Y del mismo modo que en sociedad dominamos ciertos impulsos o aplazamos ciertas exigencias orgánicas para no desagradar a nuestros semejantes, así mismo el miedo debe dominarse ya que su influjo sobre nuestro ánimo no ha de reportarnos ventaja alguna. Aun temiendo parecer pedante, diré que el miedo es un estado psíquico, condicionado y aun abólico por la voluntad y el hábito. Es una manifestación de educación.

Quisiéramos decir algunas palabras sobre la evacuación de heridos tal como se ha llevado a cabo en Alhucemas, comparándola con la forma en que a nuestro parecer debiera haberse efectuado. Pero antes hemos de indicar que en modo alguno encerrarán nuestras consideraciones la menor censura para el Mando. La confianza que nos profesamos y la conciencia de nuestra modestia nos lo vedarían. Tan sólo deseamos señalar la utilidad de que este servicio se organice para futuras empresas, con la máxima eficiencia.

Lo primero que se echaba de menos era la existencia de una em-

(1) Existe contradicción en cuanto a la fecha entre el relato de este oficial y el diario llevado por el teniente de navío Cervera, jefe de grupo de las barcazas *Kas*. Mientras aquél lo da como ocurrido en la mañana del 16, el segundo afirma que tuvo lugar en la mañana del 22.

El parte o diario del teniente de navío Cervera, nos ha servido de base para la redacción del precedente capítulo, y está por completo de acuerdo con otros documentos oficiales que hemos consultado en los Archivos de Marina.

barcación apropiada para este menester. Una barcaza y los botes automóviles de los acorazados se empleaban para este fin. Todos rivalizaban en llevar a cabo la humanitaria misión, y tanto los alféreces como el comandante de la barcaza, cumplieron con creces su cometido. La Sanidad de la Armada ha cumplido su deber, como lo cumplió siempre, con entusiasmo y constancia, luchando con las dificultades que aun dentro de la más excelente organización —y en este caso la hubo— se presentan en semejantes circunstancias. He de hacer constar que yo sólo estuve un día en la evacuación, y por tanto, el elogio que encierran mis palabras anteriores recaen por completo en los compañeros del *Jaime I, Alfonso XIII* y *Méndez Núñez,* que de un modo continuo llevaron a cabo tan ingrata labor.

A nuestro parecer, y repetimos que nuestras palabras no encierran la más velada censura, debió ser establecido de un modo permanente, y desde el día del embarco un puesto de socorro en la playa, a cargo de un médico de la Armada que, de acuerdo con el médico militar que tuviera análogo servicio en tierra, dispusiera el orden de evacuación de los heridos.

Además hubiera sido utilísima la existencia de una embarcación acondicionada para este cometido, pues los botes del *Alfonso* no eran suficientes para ello, y el embarco de la barcaza presentaba grandes dificultades en ocasiones.

Ahora sólo queremos repetir el alto concepto que nuestros compañeros nos han merecido. Nos sentimos orgullosos de ellos y de pertenecer a un Cuerpo dispuesto en todo momento al sacrificio en el cumplimiento del deber.

Embarcamos en la playa, según antes decimos, unos veintitantos heridos que condujimos al buque hospital. En éste saludamos a la Duquesa de la Victoria. ¡Labor admirable la de esta señora! Es preciso verlo para comprender el mérito de estar un día y otro sin descanso ni tregua a la cabecera del herido, prodigando frases de consuelo, mintiendo caritativa esperanza al que ya no tenía ninguna, mitigando la impaciencia de éste, apartando la imaginación de aquél el terrible fantasma de la muerte; en una palabra, derrochando la bondad de su corazón y prodigando la dulce sonrisa de su noble rostro.

Hube de ver moribundo al capellán de Infantería de Marina, herido por un casco de metralla en la frente. Profesaba gran afecto a este digno sacerdote y al contraste entre su triste estado y el vigor y la sana alegría con que días antes le vi en Melilla, me produjeron indefinible tristeza. Y embargado por este sentimiento de compasión y de pena ante esta vida tronchada, por una de esas rebeldías de la mente, acudió a mi imaginación el estribillo banal y dulzón de un tango de moda. Es

horripilante esa disparidad que en ciertos momentos acusa nuestro yo. Es como una burla del subconsciente que flota sobre nuestro espíritu, y al vernos entristecidos se complace en hacernos una mueca trágicamente grotesca.

27 de septiembre.—Jugábamos ayer al mah-jong en la cámara. No pudimos evitar el comentario. Nosotros tan cómodos y nuestros hermanos en tierra sufriendo todas las incomodidades y todas las molestias. Por un momento sentimos vergüenza de nuestra ventaja. Una detonación, pasos precipitados en cubierta suspenden la monotonía del mah-jong. Alguien entra diciendo, que *al fin* le han dado al *Victoria*. Experimentamos orgullo y gratitud hacia ese cañón que ha tenido a bien señalarnos. No somos turistas, también es posible que contribuyamos con nuestra sangre al triunfo de todos. Pasado el primer momento, el deber me hace reaccionar. ¿Hay heridos? Afortunadamente, no. Y ¡curiosas contradiciones del espíritu humano! Todos nos sentimos defraudados y alegrándonos de que no haya habido bajas, pensamos que la gloria hubiera sido mayor de haberlas. Lo inhumano de este sentimiento nos hace desear in mente que de haberlas estamos comprendidos en el número de ellas.

11 de octubre.—Se ha tomado Malmusi, se ha ocupado la Rocosa y Monte Palomas: nuestras tropas han llegado a Axdir, habiéndolo razziado. Todos estamos contentos y admiramos la fe inquebrantable, sólo comparable al triunfo obtenido del Alto Mando. Todo es alegría, y en estos días todos los rostros reflejan intensa satisfacción. En donde antes tronaba incesante el cañón y caían los hombres abatidos por la fatal proximidad de las granadas, se observa ahora silencio y paz. No se diría estar en la retaguardia de un ejército, más bien parece una legión de afanosos obreros que trabajan por la prosperidad y el bienestar de los que más adentro velan por el honor de España.

Y acuden a nuestros labios los versos de Rubén:

"Honor al que trajo cautiva la extraña bandera;
Honor al herido y honor a los bravos soldados
Que muerte encontraron por mano extranjera."

* * *

En anteriores páginas hemos consignado algunos de los actos y hechos distinguidos del personal médico, embarcado en los buques de guerra, que "a tenor de las circunstancias patrias, respirando por la herida del sacrificio, comienza y termina la epopeya, respondiendo con el cumplimiento de sus deberes, como respondió antaño, cuando sabía sacri-

ficar los enigmas de la medicina y cirugía castrense, si así se lo imponía el ardor y la conveniencia de España...” (1)

El Cuerpo de Sanidad de la Armada cumplió con la honradez profesional de que en todo tiempo dió relevantes pruebas, escribiendo brillantes páginas de su larga historia, consagrándose con celo y amor no sólo al cuidado de la salud de las dotaciones, sino también a la cura de heridos del Ejército, y aun del mismo enemigo, practicando así un acto de humanidad propio de los pueblos civilizados.

La precedente crónica y comentarios del médico Vélez Calderón es demostrativa del celo e interés que la Sanidad de la Armada ha puesto en el cumplimiento de su delicada misión.

El distinguido periodista D. Antonio de Lezama, enviado especial del rotativo madrileño *La Libertad,* escribió a su periódico el 15 de septiembre la siguiente información, que no sólo refrenda cuanto llevamos dicho, sino que suple una omisión que sería imperdonable de ser voluntaria: los nombres de los comandantes de las unidades de la Armada en aquellos días.

“Ya en varios artículos —dice Lezama en el titulado *En las playas de Alhucemas*—. Lo que hace nuestra Marina he hecho alusión a lo que nuestra Marina de guerra viene realizando en esta operación en que el mundo entero tiene fija la vista.

Con ser muy importante la acción ofensiva de los barcos de la escuadra que aquí se encuentran, porque su formidable artillería ha batido eficazmente al enemigo y ha facilitado de un modo extraordinario el desembarco en la playa de la Cebadilla, es aun de mayor entidad la rapidez y seguridad con que se ha efectuado el desembarco de muchos miles de toneladas de toda clase de materiales y el desembarco de todo un ejército con su natural impedimento.

En mi deseo de dar a conocer la labor de los marinos, bajé, desde mi alojamiento en la sexta bandera de la Legión, a la playa, donde el Estado Mayor, la Intendencia y la Marina, cuidan, realizan, vigilan y distribuyen el desembarco.

Esta empresa gigante se efectúa bajo la presión del enemigo, porque la playa está enfilada por sus cañones, y hay ocasiones en que el fuerte viento no permite a los aviadores volar con bombas por el peligro de que éstas caigan en campo propio en lugar de campo enemigo.

Hoy, por fortuna, una escuadrilla reconoce y castiga a los rife-

(1) Clavijo y Clavijo, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad Militar de la Armada. (Génesis; perspectiva de sacrificios; ruta de libertad; sus celebridades.)* San Fernando, 1925; pág. 305.

ños, bombardeando Malmusi, descubriendo baterías y nidos de ametralladoras y batiendo las bases ofensivas del contrario.

Un enorme Goliat vuela llevando dos enormes bombas de a 100 kilos de explosivo.

A las doce, aproximadamente, los moros tiran cinco cañonazos contra el vapor *Jaime II*, el *Reina Victoria* y el *Dato*. Cuatro de ellos caen muy próximos a estos buques.

Un aeroplano francés cruza los aires.

El acorazado *Alfonso XIII* se acerca a la costa de Bocoya y rompe el fuego contra los moros.

Antes de llegar a la playa, en el Cuartel general, nos detenemos los periodistas. Se está diciendo una misa de campaña.

Felicitaciones y abrazos al marqués de Vallecerrato y al conde de los Moriles, ascendidos a capitanes.

El coronel Goded, que tiene el mando del sector izquierdo, cuando nos acercamos a saludarle, afirma que donde él está es la parte más débil y amenazada. Así se reconoce y se hace el medio de remediarlo.

Un marinero cuenta que han herido al capitán del barco de la Tabacalera, D. Luis Gil de Sola.

Arrecia el bombardeo al mar. Se ve que el cañoneo persigue a las barcazas cargadas de explosivos. El *Alfonso XIII* arrecia en su bombardeo.

Cuando llegamos a la playa, a los muelles que han improvisado ingenieros y marinos, nos recibe el capitán de corbeta D. Fernando Delgado, jefe de las veintiséis *Kas*. Con él está su ayudante el alférez de navío D. Manuel Espinosa.

Mi buena amistad con este distinguido jefe de la Marina me permite recabar de él datos para que los corresponsales hagamos una interesante información de cuanto hace y significa nuestra Armada.

—Hágame usted preguntas, Lezama —me dice— y yo le contestaré gustoso a ellas.

—¿Qué buques de guerra están operando en esta ocasión?

Sin titubear un punto me va diciendo los nombres y sus jefes y graduación; pero son tantas las interrupciones, y en tal cantidad la gente que se nos acerca, que, forzosamente, me dejaré algo en el tintero o lo trabucaré.

—A las órdenes del vicealmirante D. Francisco Yolif, cuyo jefe de Estado Mayor es el capitán de navío Montagut, tenemos el *Alfonso XIII*, mandado por el capitán de navío D. Benigno Espósito; el *Jaime I*, por el capitán de navío D. Agustín Medina; el *Blas de Lezo* por el capitán de navío D. Antonio López Cerón; el *Méndez*

Núñez, por D. Luis Cervera; el *Reina Victoria Eugenia,* por don Rafael Morales; el destroyer *Velasco,* por el capitán de fragata don Luis Verdugo; el *Alsedo,* por D. José María Gámez; el portaaviones *Dédalo,* por D. Pedro Cardona (1); el *Bustamante,* por D. Manuel de Vierna; el *Cadarso,* por D. Fernando Lacaci; el crucero *Extremadura,* por D. Saturnino Montojo; los cañoneros *Cánovas del Castillo,* por D. Félix González Castañeda; *Dato,* por don Manuel Rodríguez Bárcena; *Canalejas,* por D. Antonio Batalla; *Laya,* por D. Pablo Hermida; *Lauria,* por D. Manuel García Díaz; *Bonifaz,* por D. Calixto Paredes, y *Recalde,* por D. Gabriel Ferrer, y los torpederos *números 7, 11, 16* y *22,* los nombres de cuyos comandantes no me permitieron oír un grupo de soldados que iban a embarcar para otra playa inmediata, base de la columna de Melilla, y al que tuvo que atender el amable Fernando Delgado.

Su ayudante me dijo que los *Uads* están mandados: el *Tetuán,* por D. Claudio Lago de Lanzos; el *Alcázar,* por D. Manuel Guimerá; el *Larache,* por D. Julián Sánchez; el *Xauen,* por D. Ramón Nuche; el *Lucus* por D. Federico Parra; el *Muluya,* por D. Marcelino Galán; el *Kert,* por D. Antonio Morante; el *Ras,* por D. Benigno González Aller; el *Martín,* por D. Alejandro R. Maeztu; el remolcador *Ferrolano,* por el Sr. Amador; el *Gaditano,* por D. José María Barón; el *Cíclope,* por el capitán de corbeta D. Valentín Fuentes (siguen los nombres de los comandantes de las barcazas *Kas,* que omitimos porque quedan consignados en el capítulo I de esta segunda parte, tomados de documentos oficiales).

—¿Cuándo comenzaron los trabajos preparatorios? —pregunto a Delgado, que a todo está atento.

—Hace ya meses; pero no merece la pena marcar fechas añejas; basta decir que el día 5 por la mañana, comenzó el embarque en Uad-Lau.

—¿Tripulación de las *Kas?*

—Diez marineros.

—¿Cuántas bajas van?

—Unas doce hasta ahora. Hay dos oficiales enfermos de enfriamiento.

—¿Quiénes han trabajado más y mejor?

—Todos. Jefes, oficiales y marinería han rivalizado, en esfuerzo, valor y abnegación. Todos son dignos de nuestra Armada.

—Sin embargo, cuénteme datos curiosos.

—Hay infinitos. El de dos marineros que, en el momento más recio

(1) Era este Jefe de la División Naval de Aeronáutica.

del desembarco, se lanzaron al agua en un bote para evitar que el comandante Muñoz Grande se mojase; pero el comandante, antes de llegar el bote, se tiró al agua porque no quiso llegar a tierra más seco que el resto de los soldados.

Este mismo bote llevó a tierra al coronel Franco, jefe de la Legión.

Otro rasgo hermoso es el del maestre de marinería Bustelo, que para evitar que se interrumpiese un solo momento el suministro de agua no vacilaba en enfilar su barca contra las rocas.

Hermosa también es la conducta del teniente de navío Mac-Kinlay de la Cámara, que en el momento del desembarque, y cuando mayor era el fuego enemigo, se echó al agua desde la *K-5*, que mandaba e iba en segundo lugar para dar amarre a las otras barcazas, con inminente peligro de su vida.

—La conducta de las barcas negras...

—No ha podido ser más admirable. Ellas han constituído el asombro y la preocupación del enemigo.

—¿Qué puede usted decirnos de los barcos mercantes?

—Para no hacer interminable esta conversación, le declararé que la sangre fría y serenidad del capitán del *Hespérides*, que remolcaba las barcazas *1* y *5*, son admirables, pues las llevó hasta la misma línea de fuego, dejándolas en su sitio.

—Y el globo cautivo, ¿quién lo lleva?

—El *Alfonso XIII*, y siempre lleva un servicio de observación. Nada les digo del *Dédalo*, cuya misión conocen ustedes.

—¿Se compenetran bien Ejército y Marina?

—De modo absoluto, y nuestras discusiones y rivalidades solo tienen una explicación: el deseo de servir los intereses nacionales. Nos entendemos y nos estimamos sincera y lealmente.

La Intendencia tiene para con nosotros delicadas atenciones, cuidando de que nada nos falte. El teniente coronel de Estado Mayor Santiago, el comandante de Artillería y jefe de playa Roldán, el comandante Jacquetot, encargado del suministro de agua, no descansan un momento y se exceden en el cumplimiento de su deber. En cuanto al teniente coronel de Ingenieros García de la Herrán, ahí lo ven ustedes, incansable, atendiendo a todo.

—¿Y el problema del agua?

Un teniente coronel, Iglesias, dice:

—Se necesitan grupos de destiladoras urgentemente. Es la única y más perfecta solución. Se trata de treinta o cuarenta mil duros.

—Diga usted, Delgado, ¿cómo se hace el servicio de evacuación de heridos?

—Con las *Kas,* y los más graves en gasolineras.

De un tenderete armado con cajas de madera y lata varios marinos nos llaman para ofrecernos una copa de vino blanco.

Allí nos cuentan que la bomba que tiró el enemigo al *Macías* había herido a tres marineros.

Un oficial pregunta a Delgado por el moro prisionero del otro día, y el marino contesta que lo había cogido el *Alfonso XIII,* y que él lo entregó al Ejército. Parece que ha ido a parar a la harka de Solimán.

Los que están en el tenderete comen con avidez un soberbio salchichón y se ríen a mandíbula batiente.

Parece ser que el famoso salchichón había sido encontrado, sin que nadie se declarase su propietario, hasta que al llegar el momento de cortar el salchichón, un pobre capitán alargó su cuchillo y dijo:

—¡Ahí va eso! Soy un nuevo Guzmán el Bueno!"

* * *

Hasta aquí la crónica de Lezama. Debemos añadir que la conducta de los jóvenes oficiales de Marina que tomaron parte en esta gloriosa jornada, al frente de las barcazas *Kas,* fué ejemplar y digna de loa, renunciando a las vacaciones reglamentarias se ofrecieron voluntariamente para desempeñar las peligrosas faenas de desembarco, teniendo todos el legítimo orgullo y el honor de servir esforzadamente a su patria y, algunos, el de ver teñidos de sangre generosa unos uniformes en los que apenas hubo tiempo de sustituir las insignias de oficial alumno por las de alférez de navío.

El jefe del convoy salido de Ceuta, segundo comandante del *Victoria Eugenia,* D. José Contreras, y su ayudante Sr. Anglada, navegaban en el vapor mercante *Vicente de Roda,* buque cuya dotación estaba ya avezada a esta clase de operaciones por haber contribuído al desembarco y ocupación de Alcázar Seguer.

* * *

Y en fuerza de documentarnos, para dar a nuestro trabajo la autoridad que no tenemos, vamos a recoger la valiosa opinión que el d sembarco mereció al conocido publicista naval capitán de navío D. Juan Cervera Valderrama, y consignada en la revista *Ibérica,* de Barcelona, en su número correspondiente de 14 noviembre de 1925.

Dice así el artículo de Cervera: "*Operaciones de desembarco.*— La feliz operación militar de desembarco en Alhucemas sugiere algu-

nas observaciones, de carácter estratégico naval, que doy a los lectores de *Ibérica*.

Hay que advertir que la prensa de la nación más marítima saludó este hecho de armas con grandes titulares, llamándole THE SPANISH GALLIPOLI: y al poner esto pasó por la mente del pueblo inglés que nos habíamos embarcado en una empresa temeraria, llamada, tal vez, a correr la desdichada suerte del ejército de los Dardanelos. El símil no es feliz: Gallípoli y Alhucemas son empresas de distinto orden, en cuanto que conducen a problemas políticos y militares distintos; y lo que allí fué temerario, aquí puede y debe ser prudente.

Toda operación de desembarco es, en su aspecto general, una aventura militar; porque, dependiendo del mar y siendo el mar una componente de dos fuerzas enemigas, la militar y la atmosférica, no basta dominar el mar en el sentido militar, sino que precisa evitar sus terribles convulsiones, capaces de convertir el éxito en ruidoso fracaso. El dominio militar del mar se logra, con una fuerza naval apropiada, después de dar el golpe mortal a la escuadra enemiga; pero el dominio de las olas, si no hay buen puerto en la costa donde se opera y si ese puerto no está en contacto íntimo con las tropas de operaciones, difícilmente se logra. Por otra parte; las tropas que atacan un frente de mar están en inferioridad táctica, aun cuando las cubra, con sus fuegos, una potente escuadra, cuya eficacia, contra enemigo emboscado y atrincherado debidamente, puede considerarse como prácticamente insignificante.

El éxito de los desembarcos exige una preparación más escrupulosa que cualquier otra operación de guerra; esta preparación es incompatible con el sigilo. Se cita como caso de sigilo el episodio de Zeebrudge, preparado completamente en el gabinete íntimo del almirante en jefe; pero aquel gesto heroico de la marina inglesa no fué una operación de desembarco, sino lo que en ese país llaman *raid;* pues la tropa, una vez que intentaron la inutilización del puerto que servía de base a los submarinos, reembarcó y no procuró subsistir y sostenerse en terreno conquistado, ni apoyarse en él, para ulteriores maniobras. Así no fué difícil mantener el secreto hasta el momento del embarque y aun después; pero si hubieran tenido que proveer víveres, barcazas para la artillería y caballos, automóviles, material de aviación, etc., seguramente la fantasía de una parte y la reflexión de los técnicos de fuera, de otra, acertaría el objetivo de esos preparativos y señalaría, con visos de probabilidades, los principales detalles de la futura operación; por eso es injusto culparnos de charlatanes en un episodio militar que habían previsto hasta los no técnicos.

La elección del lugar del desembarco es la función más difícil enco-

mendada al Estado Mayor. en colaboración con los elementos asesores marinos. No basta buscar una playa y fácil acceso al interior, sino que precisa prever un perfecto y seguro enlace de la base terrestre con la marítima, en tanto aquélla no pueda subsistir con sus propios medios y sin las comunicaciones con el corazón nacional. Aun llegado el caso de juzgar prudente el apartamiento de la flota soporte, deberá meditarse la medida, porque la Historia enseña, que la derrota inflingida por Nelson a la flota francesa en Aboukir destruyó el ejército de Napoleón, hizo estériles las glorias de las Pirámides y no terminó con el coloso, debido a que la Divina Providencia lo reservaba para otros fines: la línea de Torres Vedras, soportada por la flota inglesa y sostenida gracias a la fuerza naval, fué la columna en que se apoyó la independencia de la Península Ibérica cuando Napoleón quiso someterla a su yugo.

El mar es indomable: ni el corazón más templado, ni la ciencia, ni la mecánica llevada al grado de progreso en que se hallan los modernos buques de combate, pueden domeñar su fuerza, cuando se muestra en todo el salvaje esplendor de su poderío. Una costa bravía, es inabordable la mayor parte del año; pues, aunque las playas son deliciosas en los días serenos y aun en días de alguna mar, los barcos cargados no pueden acercarse sin peligro, y generalmente no se pueden hacer operaciones de descarga sin arriesgar las mercancías; esto, en el caso de municiones, ropa, víveres y demás menaje de un ejército que dependa del mar, es inaceptable. He aquí por qué he sostenido alguna vez que el contrabando marítimo de los rifeños, por playas bravías, era despreciable si es que existía: algún contrabando habrá podido hacerse por las posiciones costeras que acaba de conquistar nuestro ejército, como Cala Quemada o Cala Bonita; pero eso de playas abordadas por submarinos, buques fantasmas, barcazas sumergibles y otras mercaderías, de la Prensa extranjera, es completamente absurdo y ridículo. La base de operaciones de un desembarco tiene, por tanto, que reunir condiciones militares y marineras de carácter especial. Es a veces posible, como ocurrió en la costa "V" de Gallípoli, suplir deficiencias de una mala base naval, sumergiendo barcos viejos que hagan el papel de rompeolas o malecones y procuren resguardo a las embarcaciones de trasbordo en playa; pero, las deficiencias militares, rara vez pueden corregirse y son la causa de los grandes fracasos.

Refiriéndose al desembarco en la costa "V", que formaba parte del plan de ataque en abril de 1915 contra los turcos, recordaré que tenía excepcional importancia para los aliados, porque esta playa y la llamada "W" eran las únicas posibles para poner en tierra fuerzas que no fueran fusiles. Con tanto valor como desprecio de muchos principios tácticos (que también los maestros yerran) intentaron los

aliados un ruinoso ataque de frente: la mar, los pacos y las defensas de segunda línea, más firmes en esta parte por ser trascendental su disputa, lo llevaron al fracaso; las tropas que tomaron tierra, diezmadas, pasaron dos días de angustia, porque la fuerza del mar impedía el atraque; decidieron sumergir el transporte *River Clyde,* para que sirviera de malecón, abrigo y de parapeto de los asaltantes; pero, comenzada la operación en fracaso, rara vez puede componerse, y, el barco, mal colocado, fué blanco del enemigo que culminó la obra en horrible carnicería. Esta deficiencia naval, mal suplida por el *River Clyde,* que fracasó en Gallípoli, puede sin embargo ser útil en Cala Quemada, donde podría procurarse suficiente abrigo del levante flojo por este procedimiento, hecho después de la ocupación de los montes que dominan la cala, con todas las garantías suficientes para el buen éxito.

Examinaré un caso militar de posición, que prueba hasta qué punto es importante la elección militar de la base: el caso de Sidi-Dris en 1921. A raíz de la pérdida de Albarán, el enemigo, ufano con su victoria, acometió nuestra posición de Sidi-Dris; y aunque ellos desconocían su valor estratégico como entrada al valle del Uad-el-Kivir, soñaron adquirir el rico botín de sus armas y pertrechos. No hago el favor al enemigo de suponerle una gran capacidad estratégica como dicen, ni quiero tampoco que el descubrimiento de la importancia de Sidi-Dris sea gloria del coronel Repington, según publicó *The Times* de aquellos días; pues cuando llevé a bordo del *Bonifaz* al general Berenguer, la noche triste, le oí formular ideas sobre la importancia de un desembarco por aquella posición en los mismos términos que después formuló el coronel inglés, acreditado corresponsal militar de ese periódico. Continuando con mi razonamiento, los moros, que atacaron, desconocían la importancia del dominio del mar y se lanzaron sobre la fortaleza con valor salvaje, como si fuera posible rendirla por la fuerza. Eso era completamente absurdo, mientras Sidi-Dris tuviera medios de comunicar con el mar; y como los moros no supieron cortar esa comunicación, pudo el cañonero *Laya,* en un gesto hermoso, no sólo suministrarle cuanto necesitaba para la defensa, sino enviar su gente y dar a los valientes defensores la sensación de que continuaban ligados a la base y manteniendo sus líneas de comunicación libres, que es lo que más anima a la guerra de vanguardias. Pero, mes y medio después, los moros, más aleccionados y con otro espíritu militar, ocuparon los puntos estratégicos que dominaban la playa, al modo de como Napoleón dió en el talón de Aquiles de Toulon, emplazando las baterías que obligaron a evacuar a las escuadras aliadas; y desde que se hizo imposible comunicar con la playa, sin una opera-

ción para la que entonces no teníamos fuerzas ni recursos navales, estaba perdido Sidi-Dris, como desgraciadamente ocurrió al cabo de poco tiempo.

¡Qué importancia tuvo, en aquella desdichada campaña, la pérdida de Sidi-Dris! Tal vez, si las tropas que buscaron su retirada por montañas y desfiladeros no estratégicos, hubieran hecho un repliegue sobre Sidi-Dris, nos hubiéramos librado de todos los sucesos que amagaron el corazón de nuestra querida España. Después, era tarde; las bases no se improvisan, si no se dispone de un material naval apropiado y abundantísimo; y era preciso allí haber comenzado por colocar *River Clyde* y formar un verdadero puerto, para procurar abrigo en una playa abierta que no es abordable ni con tiempo bonancible: eso, que pudo hacerse en paz, era y es imposible bajo el fuego enemigo.

Citaré, como caso de situación militar privilegiada que compensa las deficiencias de una mala base naval de operaciones, el Cabo de Agua. Aquella posición, a cuya defensa contribuí durante dos meses, está colocada en una costa cuyas condiciones navales son malas, porque, además del poco abrigo que procura el Cabo, hay corrientes fuertes acentuadas, cuando entra Levante, que hacen difícil la tenida de barcos grandes en el puerto y arbola mar con mucha rapidez; pero la situación militar es inmejorable: no hay modo de dominar la playa y de amenazar seriamente las operaciones de desembarco; y esa posición, con poca gente, resistió el asedio, durantes dos meses, sin que proporcionara inquietud al mando y con escaso número de bajas.

Porque las operaciones en la playa tienen que ejecutarse en tranquilidad. No hay hecho que desmoralice al soldado o al marinero como recibir la muerte sin ver de donde viene el golpe y encontrándose impotente para repelerlo. Hombres capaces de lanzarse de frente a un parapeto, son pusilánimes cuando, cargados de fardos y con el agua a la cintura, ven caer a los compañeros inermes: la muerte ha de verla venir el militar de frente, con el arma al brazo y el ánimo enardecido; de lo contrario es imposible imponer disciplina, lograr trabajo y evitar el pánico, que es el peor enemigo de la victoria.

Cuando se ha planeado una operación de desembarco con todas las garantías estratégicas, llega el terreno de la táctica, o sea el de la ejecución, que tiene, también, grandes dificultades, suponiendo, desde luego, que se bate a un enemigo prevenido y con medios modernos defensivos. La sorpresa, en ese caso, es una verdadera lotería, porque la dificultad de una exploración previa imposibilita buscar el punto débil para el ataque, que es el gran problema que resuelve la táctica.

Nuestro desprecio de la vida ha hecho que, en diversas ocasiones,

se haya abordado al enemigo de frente en operación de desembarco; y sobre ser esto mortífero, nunca se logrará una victoria, porque el enemigo ocupará la segunda línea de trincheras y habrá que combatir de frente todo un sistema defensivo, que acaba por cansar al asaltante. Asistí en Filipinas a una operación de desembarco, atacando de frente las trincheras de Oa: el enemigo, no resistió el fuego de las fuerzas navales de apoyo; pero en la segunda línea de trincheras, nos obligó a reembarcar sin haber logrado más que incendiar el poblado y destruir chozas de escaso valor, con sensibles pérdidas. Hay. pues, que buscar la manera de lanzar la fueza de choque por un flanco en conexión próxima al lugar elegido para organizar la base de operaciones.

Llega el momento del trasbordo de los transportes a las barcazas y botes: la maniobra requiere gran disciplina en las fuerzas de choque; una disciplina completamente nueva, para el soldado, que no entiende de cosas de mar: es preciso evitarlos en las embarcaciones, contener impaciencias, obligarlas a inmovilidad y a veces al silencio, y ejecutar las órdenes del mando naval, con absoluta confianza, sin lo cual, puede naufragar una embarcación, advertir el enemigo los propósitos del mando, y cundir el pánico que tiene dos enemigos, el fuego de tierra y el mar.

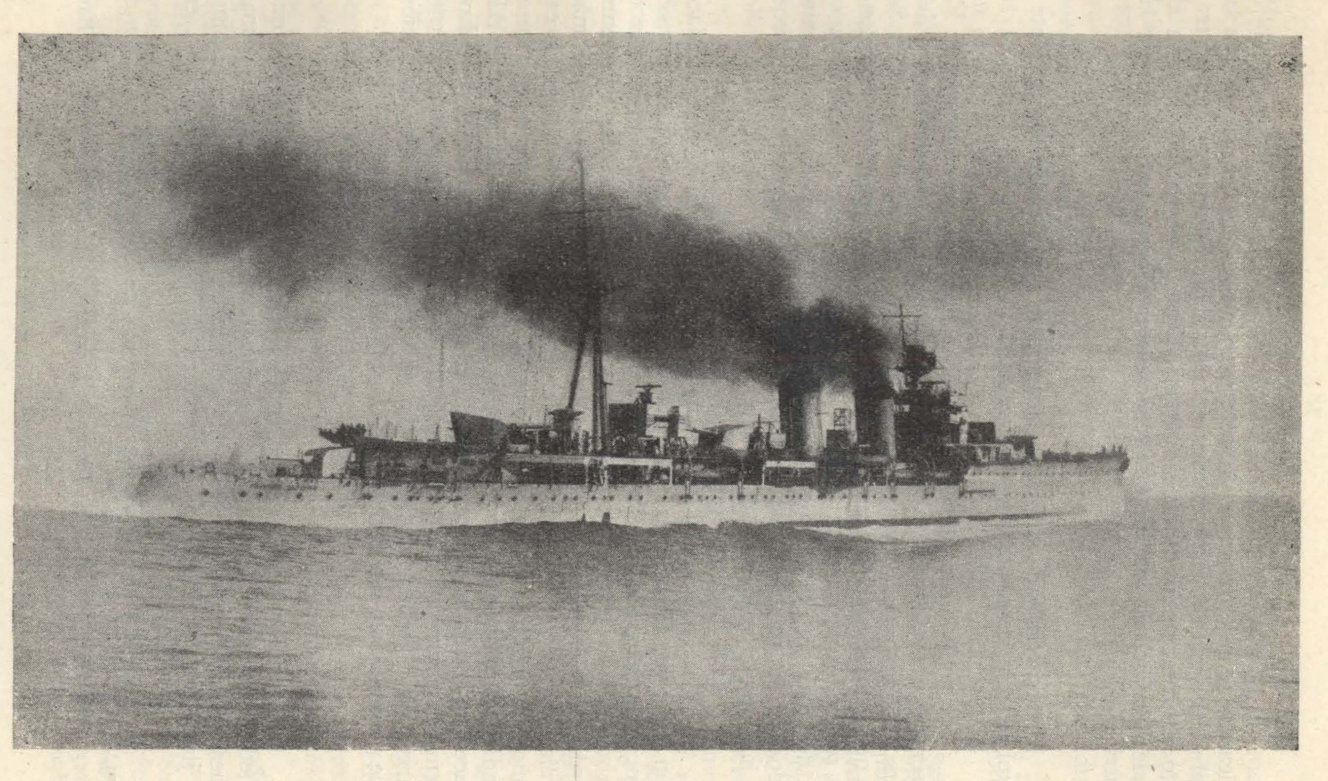
La mejor hora para desembarcar, es al romper el alba. La noche del 24 al 25 de abril, en que se efectuó la operación de desembarco, cuenta un testigo del Cabo Tepé (Dardanelos), estaba clara y con hermosa luna. Los barcos de sostén, que era la poderosa escuadra mandada por el vicealmirante J. M. de Robeck y compuesta de los acorazados *London, Queer, Majestic, Triumph,* crucero *Bacchante,* conductor de aeroplanos *Arck Royal,* buque porta-globos *Mancie,* una flotilla de seis destroyers y otra de quince trambers, se aproximó a la costa a las tres de la madrugada, con las tropas ya embarcadas en botes y barcazas, como han hecho en Alhucemas. El bombardeo preliminar que precede a toda operación de esta índole, fué imponente y se mantuvo hasta el momento en que las tropas pisaron tierra, que aun no había amanecido y la luna estaba bajo el horizonte. Las tropas, en silencio, treparon a las alturas, creyendo sorprender a los turcos; mas, al romper el día, abrieron éstos un fuego durísimo sobre las embarcaciones, que causó gran trastorno y muchas bajas, obligando a suspender las operaciones de desembarco de la impedimenta. Cuando se convenció el enemigo de que había cortado las comunicaciones, vomitaron metralla las alturas y no hubo más remedio que emprender una acción decisiva para ocuparlas, que permitiera continuar las faenas en la playa, sin las que aquella fuerza estaba rápidamente perdida. Esto fué, por cierto, uno de los momentos épicos de la campaña en los Dardanelos. El vicealmirante

jefe de la escuadra, lo elogia en estos términos: "En Gaba Tepé, el ataque de la brigada australiana para conquistar las colinas rocosas, fué magnífico; nada pudo detener a aquellos hombres; los australianos y neozelandeses, en este su bautismo de fuego, pusieron el nombre tan alto como el del mejor ejército de la Historia; por lo cual, sus comarcanos pueden sentirse orgullosos". Gracias a este esfuerzo, si no se evitó la derrota, que tal fué el final de los episodios en los Dardanelos, se salvó aquella expedición de una catástrofe horrible.

Hemos tenido en Alhucemas, además de la indiscutible habilidad del mando y de una seria preparación, como no se registra en nuestra historia militar, a no ser la expedición a México, una especial protección de la Divina Providencia. Con la fuerza de vanguardia, hemos podido desembarcar, inmediatamente, los elementos para subsistir y aprovisionarla de boca y guerra, y no ha ocurrido, como en Cabo Tepé, que el enemigo reaccionó a poco de su desembarco; la reacción fué tardía y la victoria de nuestro ejército ha sido tan completa, como anhelaban los corazones de los españoles.

¿Y el agua, debe preocuparnos? El agua en Africa, es la más seria dificultad que encuentra un ejército en operaciones. Raro es el país, donde al avanzar, no se va encontrando un reguero líquido que es, para el soldado, parte de su alimento y consuelo al cansancio y a la fatiga de la lucha y de las marchas. Realmente, debido al agua, hubo un período de crisis en nuestro desembarco. Africa es una tierra ingrata, en la que no se encuentra el agua abundante; o se encuentra en tal abundancia, durante el período de lluvias, que llega a ser peligrosa, por otro concepto. Las alturas de Morro Nuevo, no tenían agua y era preciso proporcionarla de los buques. Mientras la playa fuera abordable, no había peligro, dado que los destiladores de los buques (y los tienen hasta los cañoneros pequeños), son capaces de proporcionar agua a los aljibes que acompañan a la flota, pero, cortadas las comunicaciones por el estado del mar, era imposible procurarla. La Providencia permitió que no hubiera necesidad de forzar el avance en su busca; y, hoy que, gloriosamente, han conquistado los puntos necesarios para procurar la base naval adecuada y que además se ha logrado algún alumbramiento de agua, podemos aguardar confiados a que se instalen destiladores en tierra y, provistos de abundante carbón, con el depósito inagotable del mar, no tiene problema la campaña que bajo tan buenos auspicios ha comenzado.

No es el optimismo mi gran defecto, ni pulsa mi escrito una nota de fantástico patriotismo. Cierto, que el desembarco en Alhucemas, sin un objetivo militar inmediato, no es la victoria. Avanzaremos lo que sea necesario para vencer; lo que el mando haya concertado:



Crucero *Príncipe Alfonso*. (Similar al *Almirante Cervera*.)

tengamos fe en el porvenir y creo que se avecina una era de paz, en la cual no volvamos a tratar estas cuestiones militares sino para rendir tributo de amor y admiración a nuestros héroes y elevar una plegaria al Todopoderoso por los que tan generosamente entregan su vida por la Patria."

* * *

Interesantes y de autoridad indiscutible son también las siguientes opiniones, de personalidades extranjeras.

El mariscal Foch, dijo:

"He seguido con atención la guerra de España en Marruecos. El desembarco en Alhucemas fué un éxito completo. Toda la maniobra del general Primo de Rivera fué ejecutada con verdadera maestría. Se ve que la colaboración francoespañola en Marruecos ha dado excelentes resultados para ambos países, y creo firmemente que la colaboración ha de continuar, estrecha y sincera, con el fin de evitar que los bandidos puedan pasar impunemente la frontera, cometer fechorías en una de las zonas y refugiarse en la otra."

Mr. Paul Painlevé se expresó así:

"Soy un amigo muy sincero de España, y tengo la gran satisfacción de haber firmado en 1925, en calidad de ministro de Guerra, el acuerdo militar con España contra los rebeldes marroquíes. El referido acuerdo ha establecido entre los dos países vecinos las relaciones cordiales y leales que se manifestaron poco después en el éxito más brillante con Abd-el-Krim. La parte desempeñada por los soldados españoles es realmente admirable, y es la mejor prueba de su heroísmo tradicional. Me refiero especialmente al desembarco en la bahía de Alhucemas, planeado y ejecutado por el general Primo de Rivera. Los técnicos han reconocido lo brillante de esa operación; estimo, sin embargo, que la opinión mundial no ha manifestado ante ella la admiración que merece en la realidad (1)."

* * *

Y ahora, permítasenos que, como broche de estos capítulos en que queda bosquejado este triunfo de nuestras armas, estampemos unas líneas elocuentes, trazos sinceros y admirables de un hombre ecuánime y justiciero (2). Ellos son el resumen de la labor de la Marina en

---

(1) Revestz y Corzo, Andrés: *El Mariscal Foch y Mr. Painlevé hablan de Marruecos.* De *A B C*, febrero 1928.

(2) Robert, Juan B.: *La Marina en Marruecos.* De *La Vanguardia,* de Barcelona. 15 octubre 1925.

Marruecos por espacio de más de medio siglo, desde 1859 a 1925.

Dicen así:

"Los moros viejos de la costa marroquí, que entre los recuerdos de su infancia conserven los de la campaña de 1859-1860, desde aquella época de O'Donnell y Prim hasta los días de Primo de Rivera, habrán visto desfilar ante sus ojos por aguas de frente a sus montañas y de los antiguos presidios, todos los elementos que han formado las escuadras españolas en la era de los buques a vapor.

Raro ha sido el barco de guerra español que en esos 66 años no haya operado en aguas de Marruecos y no disparase sus cañones contra un enemigo, casi siempre invisible.

En todo ese tiempo, ¡cuántas penalidades sufridas, qué de abnegación y heroísmo derrochados por los marinos, sin el brillo y esplendor de otras acciones militares más efectistas! Navegaciones duras y prolongadas, nieblas, los temporales del estrecho que estallan sin dar tiempo a veces para llegar a fondeaderos seguros, la carencia de dinero en presupuestos para efectuar los buques las reparaciones más necesarias... Y, últimamente, cuando los rifeños han podido artillar los riscos de la inhospitalaria costa, los peligros de los disparos de sus cañones ocultos, que una vez siegan vidas preciosas como la de Jaime Janer, a quien sus compañeros acaban de erigir un monumento conmemorativo en Marín, en el polígono de tiro que lleva el nombre del ilustre oficial; otras penetran sus proyectiles, en dos ocasiones diferentes, dentro de la cámara del *Alfonso XIII,* y otra vez hunden un vapor mercante, el *Juan de Juanes,* porque también los marinos mercantes han rendido su tributo a los riesgos del Rif.

En la guerra de 1859-60, formaban la escuadra de operaciones el navío *Reina Isabel II,* las fragatas *Blanca* y *Princesa de Asturias,* los vapores de guerra *Vasco Núñez de Balboa, Vulcano, Santa Isabel, Colón, León, Lepanto, Buenaventura, Alerte, Piles,* la corbeta *Villa de Bilbao,* las goletas *Ceres* y *Rosalía,* el transporte *General Alava,* con un total de 300 cañones. Hallándose la flota, al mando del general Herrera, frente a Ceuta, un formidable temporal la dispersó y se fueron a pique la goleta de hélice *Rosalía* y el vapor de ruedas *Santa Isabel,* que era el veterano de la escuadra.

En los últimos días de febrero del año 1860, la escuadra al mando del almirante Bustillos bombardeó las plazas fuertes de Larache y Arcila, operación naval la más importante de la campaña. Entonces formaban la escuadra dos divisiones, la primera con la fragata a hélice *Princesa de Asturias,* la *Blanca,* el vapor de ruedas *Vulcano* y la goleta *Ceres,* y la segunda con el navío *Reina Isabel II,* la fragata *Cortés,* los vapores de ruedas *Colón* y *Balboa,* la corbeta *Villa de Bilbao* (que

hasta hace poco figuró en las listas de la flota como escuela de aprendices marineros) y las goletas *Edetana* y *Buenaventura*.

Los tiempos de paz no han sido de descanso para la marina. La vigilancia del litoral a fin de evitar y a veces castigar agresiones de los piratas moros a los pacíficos navegantes y pescadores, han dado mucho que hacer a nuetros cañoneros.

La campaña de 1893 motivó otra exhibición de nuestra escuadra, en cuya actuación resaltó el crucero *Conde de Venadito,* popularizando su nombre. Su casco está afecto en la actualidad a la brigada torpedista de El Ferrol.

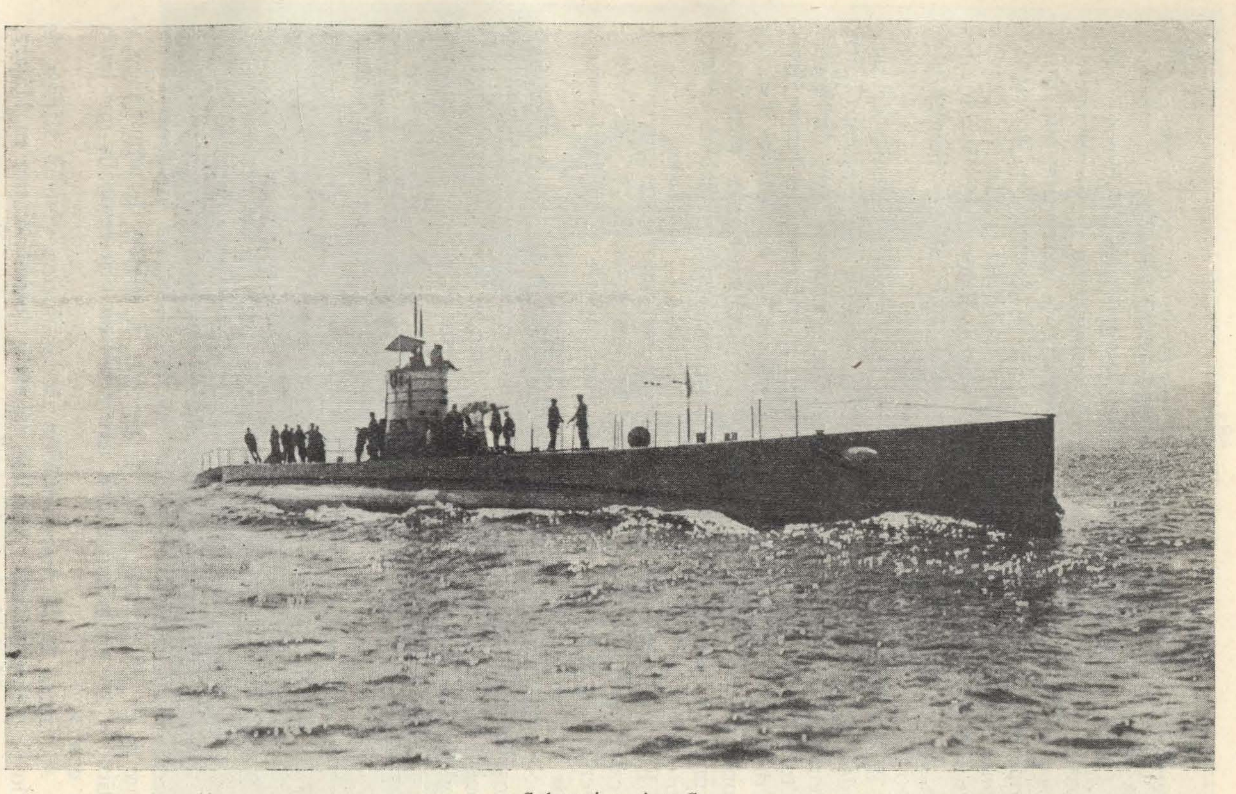
Poco después, germinó en la mente del Sultán o de sus consejeros, la idea de crear una marina de guerra marroquí. El Majzén adquirió el pequeño crucero *Bashir,* el vapor *Said* armado de cañonero y otras embarcaciones.

Unos cañones que compró a la casa Krupp, los trajo a Tánger desde Alemania, un vapor después llamado crucero *Turquí,* que Krup regaló al Sultán. No sería mal negocio el realizado con la venta de la artillería, cuando en calidad de propina se dió un buque.

En febrero de 1908 se incendió y se fué a pique frente a Larache el *Said,* y unos meses más tarde, el Majzén vendió en pública subasta todo el restante material de la flota que había intentado organizar el sultán Abd-el-Aziz. Así acabó el conato de poder naval del imperio de Marruecos.

Desde 1909 hasta la fecha, no se han interrumpido las operaciones militares en el territorio rifeño o en la zona occidental del protectorado, ni la marina ha descansado, padeciendo episodios luctuosos como la pérdida del cañonero *General Concha* y la del *España,* siendo asombroso que no hayan ocurrido aún más accidentes.

Antes, dentro de la organización de nuestras fuerzas navales, no había buques especialmente destinados al servicio de Africa, pero ya hace dos años que se ha creado una división exclusivamente afecta a este fin, con el nombre de fuerzas navales del Norte de Africa, bajo el mando de un contraalmirante, que hoy es D. Eduardo García Goyena y formada, según la ley vigente de fuerzas navales para el año económico 1925-1926, por los cruceros *Reina Victoria Eugenia* y *Extremadura,* los siete cañoneros *A. Cánovas, J. Canalejas, E. Dato, Recalde, Laya, Lauria* y *Bonifaz,* los once pequeños guardacostas *Larache, Alcázar, Tetuán, Uad-Ras, Uad-Targa, Uad-Lucus, Uad-Muluya, Uad-Kert, Uad-Martín, Xauen* y *Arcila,* los torpederos *números 1, 11* y *16,* los remolcadores *Gaditano* y *Ferrolano* y lancha *Cartagenera,* para Mar Chica. El crucero *Princesa de Asturias* también



Submarino tipo *C*.

pertenece a esta división, pero está pendiente de carena en La Carraca desde fines del año pasado.

La magnitud de la operación de desembarco de Alhucemas y sus preparativos, han exigido una mayor acumulación de elementos, casi todos los disponibles, entre ellos la escuadra de instrucción que manda el vicealmirante D. Francisco Yolif, que la forman los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*, y destroyers *Alsedo, Velasco* y *Juan Lazaga*. Estos cinco últimos buques, recién entrados en servicio, han recibido allí su bautismo de fuego.

El día del desembarco en la playa de Cebadilla, además del acorazado francés *París*, y los buques de su escuadra que le acompañaban, se reunieron nuestros dos acorazados, cuatro cruceros, tres destroyers, tres torpederos, cinco cañoneros, los once guardacostas, el buque depósito de aviación *Dédalo*, cuatro remolcadores, las 24 barcazas *Kas*, 22 vapores de la Trasmediterránea y otras embarcaciones menores, o sea una colección de buques españoles como jamás se habían congregado desde los tiempos de la marina de vela.

En total, sin contar la artillería francesa, todos estos barcos montan cañones de 305 m/m., 25 de 152, 71 de 101, 22 de 76 y 58 de menor calibre, que suman 200 bocas de fuego, aparte de ametralladoras y tubos lanzatorpedos.

Sin la colaboración de la escuadra el éxito obtenido hubiera sido imposible o, por lo menos, habría costado muy caro en vidas. La eficiencia de nuestra marina ha quedado bien probada y son justísimas las alabanzas que el presidente del Directorio le dedica en sus proclamas.

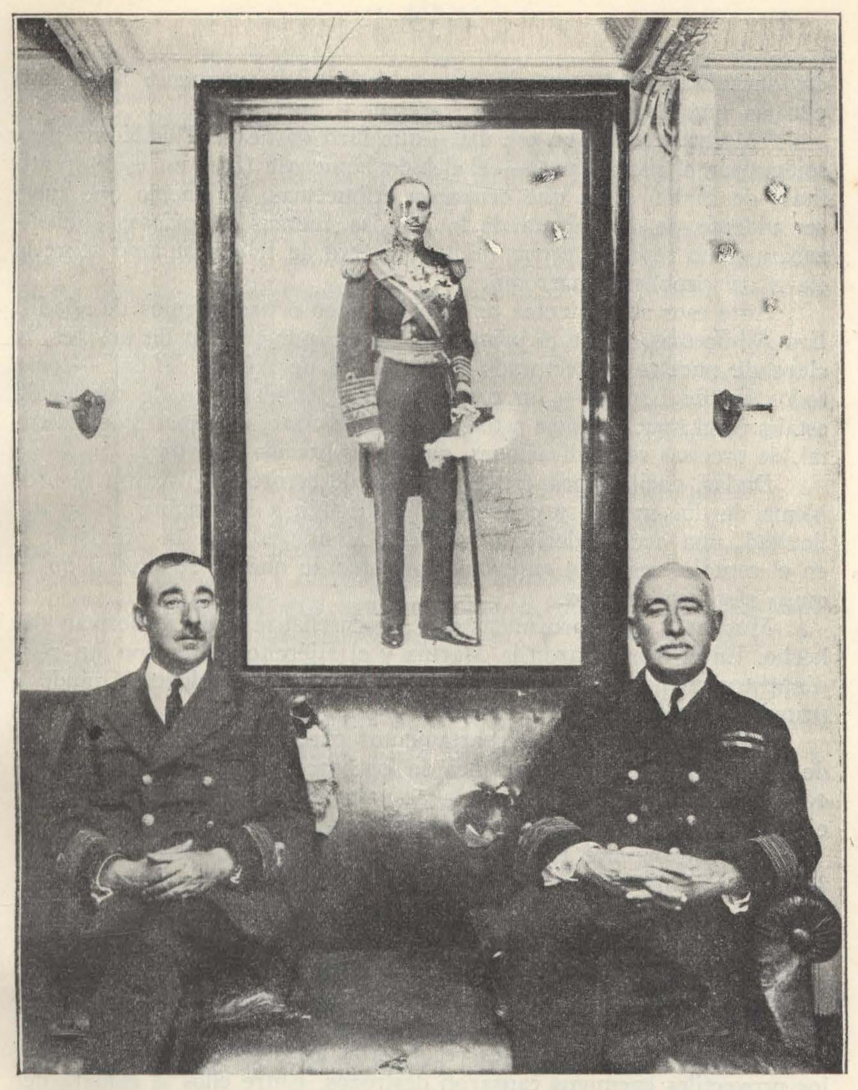
Una vez más ha tenido palmaria y plena demostración de su certeza, aquel aforismo clásico de la guerra: "Quien domina en la mar, vence en la tierra."

* * *

Y ahora permitidnos dos palabras acerca de los homenajes tributados en la Península a nuestros héroes de mar y tierra.

Con el batallón del Infante, al ser repatriado, vinieron a España representaciones de todas las fuerzas —incluso indígenas— que lucharon en Alhucemas a fin de recoger el tributo de admiración y gratitud a que se habían hecho acreedores en una campaña que tanto nos enalteció.

Al frente de la representación de la Marina vino el alférez de navío D. Félix Ozámiz. Aquellos valientes desembarcaron en Málaga, entraron en Madrid el 11 de octubre, y, tanto en estas capitales como



Efectos de una granada enemiga en la cámara del *Alfonso XIII* que, entre otros destrozos, rompió el retrato de S. M. el Rey.

Aparecen sentados el Comandante y 2.º Comandante de dicho acorazado.

en Zaragoza, fueron marinos y soldados delirantemente aclamados por las muchedumbres.

"Madrid tributó en ese día —que hizo de fiesta el Gobierno para solemnizar el recibimiento— el debido homenaje (dice un escritor militar) de cariño a los que ocuparon Alhucemas. El pueblo que suele ser vidente, se dió cuenta de lo que las fuerzas victoriosas simbolizaban, como representativas de un esfuerzo de feliz resultado sobre la clave del problema marroquí.

Ante esos sentimientos de España, poco o nada hemos de añadir. Era Alhucemas, desde el primer momento, por cúmulo de razones, la clave de nuestro protectorado en el Norte de Africa. Y era —como todos los de España— un problema cuyo fundamento de resolución estaba en el mar. Sumaba a todo ello desde 1921, un aspecto sentimental, de precisas reivindicaciones, que no es preciso recordar.

Dudas, vacilaciones, triste historial de errores, agravaron el problema de día en día, y cuando había llegado a la cumbre de su dificultad, una acción decidida y enérgica, apoyada en la previsión y en el estudio, resolvió, *en cuatro jornadas*, lo que no se supo o no se quiso resolver en años.

Muchas y muy profundas son las enseñanzas que se derivan del hecho. En él demostraron la Marina y el Ejército cuáles son sus rendimientos cuando se les coloca en condiciones de rendirlos. Grande y principal lección para el porvenir."

Las capitales de los Departamentos ofrendaron, también, tributo de admiración a las tripulaciones de los barcos, cuando arribaron victoriosas a sus puertos, cumplida su misión de abrir paso a nuestro ejército en la conquista de Alhucemas.

El 4 de octubre fondearon en Cartagena los destroyers *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, el torpedero *número 17* y el acorazado *Alfonso XIII*.

Al anclar el buque insignia pasaron a saludar al almirante Yolif el gobernador militar, con todos los jefes y oficiales de la guarnición, felicitando a la heroica Marina por su comportamiento en las operaciones. En la entrevista, muy afectuosa, cambiáronse entusiastas y patrióticas frases. Los visitantes recorrieron los sitios del barco, en que los proyectiles enemigos causaron destrozos. Entre ellos la cámara del comandante, que perforó uno de aquéllos, rompiendo el retrato de S. M. el Rey, colocado en el testero de la misma y perforando los muebles. El comandante D. Benigno Espósito, acompañado de otros jefes y oficiales bajó a tierra en la mañana del día siguiente, oyendo misa, en acción de gracias, en uno de los templos de la ciudad.

El almirante Yolif obsequió a las representaciones de todas las

armas, cuerpos del Ejército, y recibió otras muchas visitas de autoridades y particulares. Uno de los primeros en personarse a bordo fué el capitán general del Departamento almirante Aznar que, efusivamente, felicitó a su colega, comandante y dotación del buque. Telegráficamente también enviara su felicitación a Primo de Rivera, que le contestó con el siguiente despacho:

"Muy honrado este Ejército con su felicitación que acepta de esa Marina, orgullo de la nación, con quien ha compartido el desarrollo de las operaciones, desempeñando su misión de una manera gallarda, valerosa e inteligente."

El almirante Yolif salió para Madrid el día 5, siendo recibido por el Rey, que le felicitó en términos altamente expresivos, mostrándose orgulloso del comportamiento de su Marina, recompensándolo con las grandes cruces de la orden Militar de María Cristina y la del Mérito militar roja.

El Casino de Cartagena y el Ayuntamiento obsequiaron a los jefes y oficiales; y el segundo recogiendo la idea expuesta por el eximio escritor D. José Moncada Moreno (*Juan Marinero*), ofreció una merienda a las clases y marinería de los buques.

Ferrol tuvo análogos agasajos para la dotación del acorazado *Jaime I*, cuando fondeó aquel puerto en los primeros días de noviembre.

Ocupado Axdir, el batallón de Infantería de Marina quedó guarneciendo posiciones de primera línea, teniendo en varias escaramuzas algunos heridos más, hasta el 13 de diciembre que embarcó en el *España 5*, con rumbo a Cádiz. En la mañana del 16 desembarcó en la Carraca, siendo disuelto pocos días después. Por Real orden de 17 de febrero de 1926, S. M. el Rey se sirvió disponer se dieran las gracias a sus jefes, oficiales, clases y soldados por su meritísima conducta.

El Ayuntamiento de San Fernando, aprovechando el regreso de estas fuerzas, el 17 de diciembre recibió en sus Casas consistoriales al capitán general del Departamento y a todos los generales, jefes y oficiales del mismo, ofreciéndoles un vino de honor, como así mismo hiciera cuando para Melilla embarcara dicha unidad.

Los marinos del *Dédalo* fueron también homenajeados a su regreso a Barcelona, en donde organizáronse fiestas en su honor (octubre).

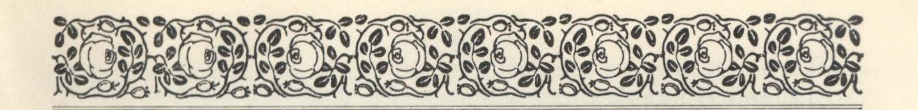
A principio de 1926 estuvo en San Fernando Primo de Rivera, y en solemne acto celebrado en la casa Ayuntamiento, impuso la medalla naval al valiente alférez de navío D. Félix Ozámiz, y la militar a uno de los héroes de Kudia Tahar, el teniente de ingenieros Sevillano

Cousillas, hijo del general de Infantería de Marina D. José, de quien hemos hablado en páginas anteriores.

En el mes de febrero se rindió al almirante Yolif solemne homenaje, ofreciéndole el personal de la Armada las insignias de la gran Cruz Naval de María Cristina que, en el Ferrol, le impuso el ministro de Marina almirante Cornejo.

* * *

En los siguientes capítulos, nos ocupamos, brevemente, de las campañas de 1926-1927, que nos condujeron a la victoria gloriosa a los soldados de España, que supo hacer "valer lo que la naturaleza le ha dado, lo que de balde tiene por don del cielo", según expresión feliz de un eminente estadista español, ya fallecido.



CAPITULO IV

Camino de la Paz.—Campañas de 1926-1927

Dominado Axdir y constituída la base de operaciones para la completa invasión de Beni-Urriaguel, el ejército de desembarco limitó su actuación a practicar pequeños movimientos para su afianzamiento. Primo de Rivera cesó en la Alta Comisaría, sucediéndole el general Sanjurjo, y a éste, en el mando de la Comandancia general de Melilla, Castro Girona, uno de los más indiscutibles prestigios de nuestro Ejército.

El Directorio tuvo el acierto de revestir al Alto Comisario de las facultades de jefe supremo del Ejército de Africa, con los máximos poderes para que, sin trabas, pudiera desenvolverse en la ejecución de los planes previamente aprobados por el Gobierno.

Las fuerzas navales del Norte de Africa continuaban en su eficaz cooperación a la obra del Ejército. En Calas del Quemado los remolcadores, aljibes y las ya célebres barcazas *Kas,* perseveraban en su oscura e importante labor de aprovisionamiento; y los cruceros *Victoria Eugenia* y *Extremadura,* los cañoneros *Cánovas, Dato, Canalejas, Laya* y *Recalde,* con los guardacostas *Uad,* prestaban el servicio de vigilancia en la costa, singularmente de noche frente a Cebadilla, Sidi-Dris y desembocadura del Nekor.

Cumplido el general Guerra Goyena de las condiciones de mando, y ascendido a contralmirante, el 18 de enero, el capitán de navío don Manuel García Velázquez, se le nombró para sustituirle posesionándose del mando de las fuerzas navales el 29 del repetido mes.

Comenzó el año 1926 preparándose el Ejército para las operaciones que habían de terminar con el poder del iluso cabecilla.

Durante el mes de enero se llevó a cabo por el remolcador *Cíclope* la faena difícil y arriesgada de conducir a remolque, desde el puerto de Cádiz a Cala del Quemado una caldera cilíndrica de 50 toneladas, que formaba parte de un tren destilador de agua adquirido para nuestro Ejército, y rodarla playa arriba utilizando los recursos y fuerza de máquinas del buque, hasta depositarla en tierra firme, en sitio inmediato a su emplazamiento (5 febrero); maniobra penosísima y que, a pesar de las dificultades que presentaba, tildadas por algunos de insuperables, realizó felizmente su comandante, el capitán de corbeta D. Valentín Fuentes, con la inteligente cooperación de los oficiales, alféreces de navío D. Angel Rivas Suardias y D. Pedro Prado Mendizábal, y contramaestre D. Manuel Jurado (1).

Transcurrieron los primeros meses en relativa tranquilidad, pues la acción de las tropas, repetimos, redújose a pequeños movimientos y al desarme de las cabilas sometidas.

En la zona de Ceuta la importante cabila de Anghera habíase rendido; empero, quedaba una fracción insumisa, y esto nos obligó a una demostración en la cual intervinieron cerca de 10.000 hombres, ocupando las posiciones principales, coadyuvando a ella los buques, y obteniéndose como resultado la entrega de todo el armamento de dicha cabila.

El *Cánovas del Castillo,* terminadas sus fiestas con motivo de la recepción de su bandera en Málaga (10 febrero), inició de nuevo los cruceros desde Alcázar Seguer a Punta Arenas, y su presencia fué suficiente para que las tropas indígenas, sin disparar un tiro, consiguieran la sumisión de los núcleos disidentes.

A pesar de la repercusión que tuvo en todo Marruecos nuestra entrada en Axdir, el iluso Abd-el-Krim defendíase en sus últimos baluartes, apelando a todo recurso. En Tetuán procuró sostener la intranquilidad con el incesante cañoneo de una pieza de artillería emplazada en una altura dominante, asedio que era preciso terminara.

Y, al efecto, el 2 de marzo salió de Gorgues una columna para ocupar la meseta de Haffa, collado de Dar Raid del ingente Bene-Hozmar.

Los buques de la División Naval, cumpliendo instrucciones del general en jefe, coadyuvaron a la operación, haciendo presión efectiva en el frontón comprendido entre la desembocadura del río Helila, al Norte de Cabo Mazari y Uad-Lau, simulando un desembarco sobre la ensenada de Emsá para restar contingente al enemigo, que se oponía

(1) Fuentes López, Valentín: *La Marina en Alhucemas*, en la *Revista General de Marina,* agosto 1927.

al avance de nuestras tropas por el intrincadísimo macizo montañoso.

El Levante retardó la operación hasta la mañana del 4. Al efecto, el día 3 a media tarde se hizo a la mar el crucero *Reina Victoria Eugenia*, y en el atardecer del mismo día se presentó frente a los poblados de Uad-Lau y Targa, sobre los que hizo blancos con su artillería de 15 milímetros. El 4 batió el emplazamiento del cañón enemigo en las Torres de Alcalá.

Los demás buques designados para operar, el *Princesa de Asturias* (insignia del general García Velázquez), *Extremadura, Cánovas* y *Canalejas;* guardacostas *Xauen, Arcila* y *Uad-Martín*, se hicieron a la mar en la madrugada del 4, con objeto de presentarse en el lugar designado en la amanecida. Al llegar frente a Emsá fondearon en línea paralela a la costa y rompieron el fuego sobre los poblados de Mokadacen, Helila, Emsá y estribaciones orientales de Yebel-Bu-Zeitung. En esta forma continuaron durante todo el día, pasando la noche allí anclados, manteniendo la vigilancia del campo enemigo.

Al amanecer levaron para seguir su acción un poco más al Sur y después de batir nuevamente los objetivos del día anterior, situáronse al centro del frontón entre Uad-Lau y Cabo Mazari, bombardeando los poblados de Tamarabet. Dar-Bel-Lat y Dar-Ben-Dris.

Fué interesante el tiro del *Extremadura* sobre el poblado de Dar-Bel-Lat. pues tres magníficos blancos sobre sus casas causaron grandes destrozos, y persiguió con certeros disparos de granada de metralla a los indígenas que, despavoridos, huían del poblado.

Muy eficaz resultó también el tiro del *Cánovas del Castillo* sobre Dar-Ben-Dris, logrando incendiar la casa de Drius y destruir un carabo que tenía oculto en ella.

El *Canalejas*, que disparó sobre Tamaravet y Riffien, logró incendiar un cafetín moro en la plaza de Emsá.

El *Princesa de Asturias* disparó eficazmente sobre Mokadazen y Helila, y los guardacostas, por último, batieron muy bien el poblado de Emsá.

Los buques tuvieron que utilizar algunas veces sus cañones de tiro rápido y ametralladoras para alejar a los pacos que se descolgaban hasta la misma orilla para hostilizarlos.

Los frutos de esta jornada no se hicieron esperar, pues en la noche del día 5, cuando estuvo en Río Martín el jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Navales para recibir la orden del siguiente día, le comunicaron que, según todas las confidencias indígenas, se había concentrado una harka bastante numerosa, mandada por el caíd de Abd-el-Krim, Lassen Tahasit, cerca de Emsá, que, ignorando nuestras intenciones, observaba los movimientos sin decidirse a abandonar el terre-

no y marchar a engrosar el contingente enemigo opuesto a nuestra columna terrestre.

En la mañana de este mismo día se ordenó al *Reina Victoria Eugenia* destruyera el emplazamiento del cañón enemigo de Kaseras (Uad-Lau), que consiguió acallar con sus blancos, y, tal vez desmontar, pues sólo hizo un disparo.

La orden que se recibió para el día 6 fué mantener la vigilancia, principalmente sobre Río Helila y dirigir los fuegos, con preferencia, al poblado del mismo nombre y al de Mokadazen, donde, según noticias, se encontraba la harka de Lassen, sin intenciones conocidas, que bien pudieran ser un golpe de mano sobre Río Martín o posiciones de Beni-Madan. A este efecto se ordenó al *Victoria Eugenia* y al *Extremadura* que fondearan al Norte de Mazari, vigilando estrechamente la cuenca del Helila y batieran los poblados de Mokadazen y Helila, dirigiendo también sus fuegos el *Victoria Eugenia* sobre las estribaciones de Bu-Zeitung, lugar del emplazamiento del cañón enemigo.

En este día las tropas ocuparon la meseta de Haffa, y el general en jefe apreció la cooperación prestada por las fuerzas navales en los términos que expresa el siguiente telegrama dirigido al Comandante general de las mismas: "Muy satisfecho eficaz cooperación prestada por esas fuerzas; felicito a V. E. y fuerzas de su mando."

A la mañana siguiente se ocupó Bu-Zeitung, y con ello quedó cumplido el programa previsto por el general en jefe, tan brillantemente desarrollado por las fuerzas del Ejército. Desde este momento se consideró innecesaria la permanencia de los barcos en aguas de Beni-Said, y con la orden del general en jefe de regresar a Ceuta se recibió la de que dos de ellos continuaran la vigilancia sobre la desembocadura de Helila, frente a dicho río, hasta la tarde del 9, el *Extremadura* y el *Canalejas*.

Afecto al Estado Mayor del comandante general de las Fuerzas Navales estuvo el interventor de Río Martín D. Eladio Rodríguez Cañibano, que prestó buenos servicios haciendo las indicaciones de los lugares sobre los que convenía dirigir el tiro, por ser conocedor del territorio de Beni Said, donde prestaba sus servicios.

Suspendamos por un momento el examen de la campaña para conocer el estado de la Marina de Guerra en el año 1926, fecundo en acontecimientos gratos para nuestra Armada, cuyo progreso se ha acentuado con la promulgación de leyes disponiendo las construcciones navales que han de continuar el plan iniciado por las de 1908, 1915 y 1922.

El programa de nuevas construcciones, según los reales decretos leyes de 31 de marzo y 4 de julio de 1926, contienen un plan completo a

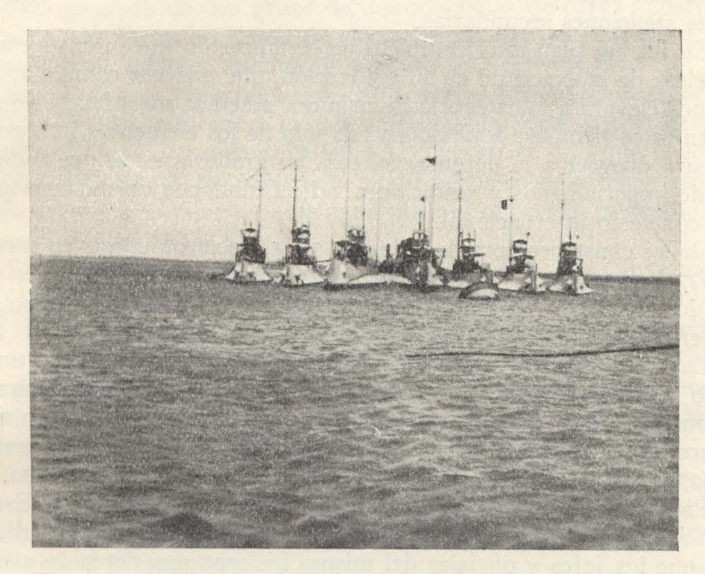
ejecutar en diez años y medio, debiendo terminar en 31 de diciembre de 1936, con un coste total de 877.629.935 pesetas.

Con esta respetable suma, mucho mayor que las consignadas en las tres leyes anteriores, se han de construir por la industria nacional los siguientes barcos:

Tres cruceros tipo *Wáshington,* de 10.000 toneladas.

Un crucero tipo *Príncipe Alfonso,* que se llamará *Miguel de Cervantes,* de 7.935 toneladas.

Seis contratorpederos cabezas de flotilla, tipo *Churruca,* de 1.800



Escuadrilla de submarinos integrada por unidades de los tipo *B* y *C.*

toneladas; de los que los tres primeros se denominarán *Almirante Ferrándiz, José Luis Díez* y *Lepanto.*

Doce submarinos tipo *C,* de unas ochocientas toneladas, con las condiciones que la práctica y adelantos modernos aconsejen.

Y dos buques tanques de petróleo de 6.000 a 7.000 toneladas de carga; tres pequeños cañoneros de 250 toneladas y una flotilla de embarcaciones para el servicio de minas.

También se incluyen en los 877.629.935 de pesetas, los créditos necesarios para la terminación de las construcciones en curso, procedentes de las leyes de 1915 y 1922, que son los cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera,* contratorpederos *Churruca, Alcalá Galiano* y *Sán-*

chez Barcaiztegui, los primeros seis submarinos clase *C*, y el barco escuela *Elcano*, construído fuera del plan de las mencionadas leyes.

Igualmente se comprende en aquellos millones, la terminación del edificio para el nuevo Ministerio de Marina, pago de los torpedos adquiridos en Fiume, establecimiento de estaciones navales en Mahón, Cartagena y Vigo, escuela de aplicación de aeronáutica naval, adquisición de minas y redes defensivas, establecimiento de polvorines en los tres Arsenales, construcción nacional de torpederos, habilitación de bases navales con diques en Mahón y Vigo, polígono de tiro en Torregorda, y otras atenciones secundarias.

En fin, un plan muy completo de restauración naval, cuya eficacia dependerá de la exactitud en su realización, que una vez completa, tampoco nos elevará a la categoría de primera potencia marítima, lujo muy caro en estos tiempos, dotándonos tan sólo de los elementos indispensables para proveer a la defensa del país en grado que excluye todo género de imperialismos y ambiciones, adjudicándonos un modesto papel en el concierto internacional.

De las construcciones de la ley de 1915, debieron entrar en servicio en 1927 los cruceros *Príncipe Alfonso* (septiembre) y *Almirante Cervera;* los contratorpederos *Churruca* y *Alcalá Galiano*, submarino *C-1*, y el bergantín goleta escuela *Elcano*.

Las pruebas del *Churruca* constituyeron un éxito notorio y un poderoso reclamo para la industria nacional, para la Sociedad Española de Construcciones Navales, adjudicataria de la construcción de todos los barcos mencionados, excepto el *Elcano*, botado al agua el 5 de mayo de 1927 en los "Astilleros de Cádiz", de D. Horacio Echevarrieta.

La visita del crucero argentino *Buenos-Aires*, que vino a España conduciendo a los cuatro arrojados tripulantes del *Plus Ultra*, dió lugar a que los jefes y oficiales del mismo hiciesen una detenida visita a los establecimientos de Matagorda, La Carraca, Reinosa, Bilbao y Cartagena, cuyas instalaciones, trabajos y buques elogiaron, presenciando en el último en el mes de abril las pruebas de velocidad del *Churruca*. Era su andar, según contrato, de 36 millas por hora, que superó, pues llegó a un promedio general de 37'42, de 37'64 en las pruebas de cuatro horas y de 39'75 máxima en una de los corridos sobre la milla medida.

En Cartagena se ultiman las obras del contratorpedero *Sánchez Barcaiztegui*, y de los submarinos *C*, números *2*, *3* y *4*.

En Ferrol el día 27 de agosto se puso la quilla del crucero *Miguel de Cervantes*. El ministro de Marina, almirante Cornejo, colocó el primer remache de este nuevo buque, que medirá 176'65 metros de eslora; 9'50 de puntal; tendrá 7.976 toneladas de desplazamiento y una velocidad de 33 millas por hora.

En octubre de 1925, La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, entregó a la Marina, en el Arsenal de Cartagena, un dique flotante de las siguientes características: potencia ascensional, 6.500 toneladas; longitud total, medida al exterior del dique, 27.072 metros; ancho interior, 21 metros; número de pontonas en el centro, 3.456 m.; altura de las ídem en los extremos, 3.312 m.; longitud total de los costados, 8.208 m.; ancho de los costados en la base, 2.952 m.; calado máximo del buque admisible, 5.400 m.

Está provisto de dos grúas de dos toneladas de carga; cuatro cabrestantes eléctricos, un grupo de electrobomba para el servicio de contraincendios y baldeos, sistema de alumbrado eléctrico, etc.

Los elementos de achique son capaces de extraer en el espacio de dos horas y quince minutos 11.488 toneladas de agua bajo la carga de trabajo del dique, variable de 2.960 a 5.730 metros, o lo que es lo mismo: que cada uno de los grupos de motor y bomba de achique sería capaz de extraer 42,5 toneladas de agua por minuto como promedio, bajo las cargas indicadas.

El único buque entregado a la Marina en 1926, fué el submarino *B-6* (21 de enero); su antecesor *B-5* se entregó en 31 de diciembre de 1925. El *B-6* (marzo 1927) hizo en Cartagena admirables pruebas de inmersión, permaneciendo setenta y dos horas sumergido, prueba que es la de mayor duración de las realizadas hasta el día, y de la cual dió el comandante de este buque, teniente de navío D. Pablo Ruiz Marcet, interesante informe, publicado en la *Revista General de Marina*.

Disminuídas las necesidades de la campaña de Marruecos, en la que todo el material flotante encontraba aplicación práctica, pudieron eliminarse una porción de barcos cuya baja produce saludables economías en el presupuesto.

El ministro general Cornejo ha seguido una excelente orientación de sana política naval, separando de las listas de la flota buques viejos o anticuados que ceden su lugar a las unidades nuevas. Ya van quedando pocos, escasísimos barcos de los existentes cuando la guerra de 1898, que cierra una época de la historia de nuestro poder naval. Sólo existen en armamento, sobrevivientes de aquel tiempo, el *Proserpina*, cañonero *Mac-Mahón* y el *Giralda*.

Ha sido uno de los buques dado de baja el *Pelayo* que, comprado como hierro viejo por una casa holandesa, salió de Ferrol para Rotterdam en abril de 1926. Se dieron además de baja en este año el crucero *Reina Regente*, los cañoneros *Infanta Isabel*, *María de Molina*, *Alvaro de Bazán*, *Marqués de la Victoria*, *Vasco Núñez de Balboa* y *Delfín*, lancha *Cartagenera*, cinco de la serie *M* y dos de la *H*, el remol-

cador *Diligente*, barcazas *K-3, 4, 5, 6, 7, 21, 22* y *24*, y el dique flotante de Cartagena.

De manera que ya quedan armados muy pocos buques de los construídos con antelación a la ley Ferrándiz, que inició la restauración de la Marina nacional. Exceptuando los casos que se han utilizado como pontones, sólo restan de aquella época los cruceros *Princesa de Asturias, Cataluña* y *Extremadura*, destroyer *Proserpina* y pequeños cañoneros *Mac-Mahón* y *Perla*. El cañonero *Delfín*, dado también de baja, es el primer buque de la ley de 1908 que se elimina.



Teniente de navío D. Juan M. Durán González, uno de los héroes del vuelo España-Argentina, muerto en Barcelona en accidente de aviación.

En febrero del 26 el crucero *Blas de Lezo* y el destroyer *Alsedo* convoyaron al hidroavión *Plus Ultra*, en el que el comandante Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío D. Juan Manuel Durán González y el mecánico Rada realizaron su afortunado y triunfal vuelo Palos-Buenos Aires. El *Alsedo* hízose muy popular por su famosa navegación de ida y vuelta, correspondiendo a ambos buques una buena parte del éxito con que fué coronada la gloriosa empresa, pues "ellos en la inmensidad del océano, surcándolo con máximas velocidades, que alcanzaron cifras no superadas por los mejores barcos de las escuadras extranjeras, han seguido el raudo vuelo del hidro a través del Atlántico, orientándolo con sus radiogramas y señales, transportándoles elementos

y menesteres precisos, siendo en todo instante la voz anhelante de España, que decía a los heroicos nautas que la Patria estaba con ellos, no les abandonaba en su gloriosa aventura, en la infinita soledad del mar y del cielo.

La Marina de guerra puede sentirse orgullosa, pues no sólo ha llevado el *Plus Ultra* uno de sus nautas (el malogrado teniente de navío y piloto aviador Durán), sino que ha tenido en el mar estos dos barcos, tan bellos de líneas y que tan formidable demostración han hecho de su valía y de la pericia de sus mandos y tripulaciones".

Mandaba el *Blas de Lezo* el capitán de navío D. Gonzalo de la Puerta; capitán de fragata, D. Guillermo Ferragut Sbert; 2.º comandante y 3.º, el capitán de corbeta D. Rafael Ramos Izquierdo. Este buque regresó a España desde Pernambuco.

Del *Alsedo* era comandante D. José María Gómez, capitán de fragata; 2.º, D. Francisco Benito Perera, teniente de navío; D. José Nieto Antúnez, alférez de navío; capitán médico, D. Juan Aguilar, y jefe de máquinas, Maquinista oficial de 2.ª, D. Miguel Morey.

Como terminación del curso teórico de la Escuela de Guerra Naval (fundada en Madrid en octubre de 1925), y para que los alumnos efectuasen las maniobras prácticas reglamentarias, verificó la flotilla de contratorpederos formada por el *Alsedo, Velasco* y *Lazaga,* al mando del capitán de navío D. Salvador Carvia, durante el mes de agosto y principios de septiembre, un interesante viaje a las costas de Francia, Italia y Yugoeslavia, visitando puertos en algunos de los cuales, a pesar de su relativa proximidad a España, jamás habían fondeado en sus aguas una escuadra española. Ahora estos viajes se repiten anualmente.

Según la ley de fuerzas navales para el año 1927 (Real decreto de 15 de diciembre de 1926), la Escuadra de instrucción quedó formada por los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I,* cruceros *Méndez Núñez, Blas de Lezo* y *Reina Victoria Eugenia* y contratorpederos *Alsedo, Velasco* y *J. Lazaga.* Los nuevos cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera* se incorporaron a ella al terminar sus pruebas y armamento.

Los submarinos distribuídos entre las divisiones de Ferrol, con el *Isaac Peral* y el *B-1;* de Mahón, los *A* números *1* y *2;* y de instrucción en Cartagena, el *A-3,* los *B-2* y *6,* el buque de salvamente *Canguro* y el *C-1,* lo formaban.

La división del Norte de Africa al mando del almirante García Velázquez, la formaban los cruceros *Princesa de Asturias* y *Extremadura;* ocho de los once guardacostas tipos *Uad* y *Larache;* torpederos números *14* y *15,* remolcadores *Ferrolano* y *Cartagenero.* El cañonero *Bonifaz* de apostadero en Canarias.

Para comisiones en aguas de la península e islas adyacentes se reservaron los contratorpederos *Proserpina, Bustamante, Villaamil* y *Cadarso*, cañoneros *Cánovas, Canalejas, Dato, Recalde, Laya, Lauria* y *Mac-Mahón*, tres guardacostas tipo *Larache*, once guardapescas, 18 torpederos, cinco escampavías y el remolcador *Cíclope*.

Para servicios especiales quedaron el crucero *Cataluña*, destinado a escuela de guardias marinas hasta la terminación del *Elcano*; el *Galatea*, escuela de aprendices marineros; el *Dédalo*; los transportes *Almirante Lobo* y *Contramaestre Casado*; buques planeros *Giralda, Cástor, Póllux*, y dragas *Hércules* y *Titán*. Como pontones, los antiguos cruceros *Carlos V, Río de la Plata* y *Conde de Venadicto*, y la veterana *Nautilus*.

Los destroyers *Churruca* y *Alcalá Galiano* no se incorporaron a nuestra Marina. Ya hemos dicho que el vuelo del hidroavión *Plus Ultra*, hizo resaltar las excelentes condiciones del *Alsedo* y, en su consecuencia, la República Argentina gestionó la adquisición de aquellos buques. De acuerdo el Gobierno argentino con el de Madrid, el Rey firmó el Real decreto de 25 de mayo de 1927 concediendo a dicha República la colocación en España de un empréstito de cien millones de pesetas amortizable y al 6 por 100 de interés anual, más 1 por 100 acumulativo para atender a la amortización; y al mismo tiempo se firmó un contrato para entregar los dos barcos *Churruca* y *Alcalá Galiano*, aceptándose los precios unitarios de los similares en Inglaterra; y por el mismo Real decreto se autorizó al Gobierno para concertar con la Sociedad Española de Construcción Naval la construcción en Cartagena de dos contratorpederos del mismo tipo que sustituyan a los enajenados.

Y a propósito de las condiciones del *Alsedo* y de los dos barcos vendidos a la Argentina, y bautizados con los nombres gloriosos de *Cervantes* y de *Juan de Garay*, no es muy grato consignar las manifestaciones de D. Carlos Estrada, ex embajador de la Argentina en España:

"Los destroyers *Cervantes* y *Juan de Garay*, que acaban de llegar a nuestro puerto (Buenos Aires), son la mejor demostración de cuanto vale y puede valer la industria nacional española. Han asombrado a los altos jefes de nuestra Armada que los han visitado. Los comandantes Morixe y Casamayor no tienen sino una palabra para expresar cómo les han respondido los buques y sus máquinas: "¡Como seda!"; y su estabilidad y su velocidad son admirables. Siendo buques que no están destinados a la navegación transatlántica, han hecho la travesía a casi 70 kilómetros por hora, como los más veloces automóviles. Yo creo que esto habrá servido para convencer a los incrédulos, que no han faltado, sin duda, en este caso como en todos. Con razón en España se ha dado a la venta de estas naves todo el carácter de un acontecimiento histó-

rico... Precisamente, los buques constituyen una de las formas y de las pruebas más acabadas de la transformación, o, mejor dicho, del resurgimiento que se está operando en España.

Tanto los de guerra como los mercantes que salen de los astilleros de la Península pueden ponerse en primera línea entre los mejores del mundo. Se están construyendo en Cartagena submarinos magníficos y acaban de hacerse, con buen éxito, experiencias para prolongar hasta setenta y dos horas la respirabilidad del oxígeno embarcado en los sumergibles, lo que significaría un notable perfeccionamiento para ese tipo de buques y para la seguridad de la tripulación."

Es un deber patriótico, que cumplimos con entusiasmo, recoger tan halagüeñas expresiones en favor de nuestra industria nacional, y del concepto que se va teniendo en el Extranjero del resurgir de España.

La anormal situación de China obligó al Directorio a enviar a Shanghai el crucero *Blas de Lezo,* que salió de Ferrol en los primeros días de febrero, fondeando en aquel puerto el 1.° de marzo siguiente. La Patria siguió con interés la actuación de nuestro buque, orgullosa del viaje y efecto causado por la dotación del mismo, desembarcada para cooperar a la seguridad de la población europea con las fuerzas que en el extremo Oriente representaban a las más poderosas naciones interesadas en el asunto.

En julio de 1927 la oficina de Información facilitó a la Prensa la siguiente nota:

"El Gobierno pone a disposición de la Prensa la copia de los certificados que a continuación se transcriben, seguro de que a toda ella será grato hacer público el elevado concepto que nuestros marinos han merecido a las más altas autoridades inglesas que dirigen los asuntos de China y Shanghai, con motivo de los sucesos que allí se registran:

Ha sido para mí un honor y un placer haber trabajado para la misma buena causa en compañía con el capitán de navío Gonzalo de la Puerta y sus bravos oficiales y dotación, de quienes la buena presencia y complexión han hecho tan magnífica impresión en Shanghai.—*Reginald Tywhitt.* Commander in Chief China."

"Durante la crisis reciente en Shanghai estoy orgulloso de haber tenido bajo mis órdenes las fuerzas de desembarco del buque de Su Majestad Católica *Blas de Lezo.*

Me ha causado gran impresión el buen porte y eficiencia del destacamento, que ha llevado a cabo todos sus servicios a mi entera satisfacción. La cooperación leal de la Marina española en la defensa de Shanghai ha sido una gran ayuda para mí. Le deseo mucha suerte en el porvenir.—*John Duncan.* Mayor general, Comanding Shanghai Defense Force.—Shanghai, 24-5-27."

Nos hemos separado un momento de nuestro principal asunto, mas no queremos dejar de consignar acontecimientos laudatorios para España y su Marina, que tan gallardamente deja el pabellón gualda y rojo en lejanas tierras ante las marinas de las grandes potencias, en los críticos momentos en que, por razones varias, fijan su atención en nuestro país, que anheloso camina hacia su regeneración y engrandecimiento, reconquistando poco a poco en el concierto de las naciones europeas su abolengo de potencia de primer orden.

Cumplido este deber, volvamos a la zona de nuestro Protectorado en Marruecos para seguir la marcha de los sucesos y de la campaña militar, que toca a su fin.

En cuanto a la campaña y acción conjunta de España y Francia, ofrecía excelente aspecto: los franceses habían logrado establecer su frente sobre sólidas bases, y en el nuestro de Alhucemas todo estaba preparado para el avance; y destruído el fantasma del poderío de Abd-el-Krim, vencido y humillado ante los suyos, hizo proposiciones de paz promoviendo la conferencia de Uxda (abril 1926), a la que fuímos previendo el desenlace, más conocedores del carácter rifeño que nuestros propios aliados. En Uxda se intentó que el aventurero cabecilla fuera reconocido Emir del Rif autónomo, jefe de un Gobierno y de un Ejército que se pretendía pagara España. Afortunadamente tales manejos no prosperaron gracias a la enérgica entereza del general Primo de Rivera apoyado en París por los que, como él, tenían perfecto conocimiento de la situación. No era, por lo tanto, posible otra paz que la impuesta por las armas sometiéndose el cabecilla incondicionalmente al Majzen con el exterminio de los focos rebeldes y desarme total de todo el territorio, única solución y único medio para llegar a la pacificación.

Como era de esperar, en las negociaciones entabladas entre los representantes de Francia, España y de Abd-el-Krim no pudo llegarse a un acuerdo, por la intransigencia del cabecilla al que, rotas las negociaciones, se le entregó el ultimatum dándosele un plazo breve para acogerse a las condiciones de paz o, de la contrario, se reanudarían las hostilidades.

El día 6 de mayo expiraba ese plazo improrrogable, y el 7 se circularon las órdenes a fin de comenzar la ofensiva en la mañana siguiente. El mismo día 7, por la noche, llegaron a Cala del Quemado los barcos que iban a tomar parte en las operaciones. Hasta muy entrada la madrugada duraron los preparativos para la acción que se avecinaba.

Formáronse tres columnas al mando, la del centro, del coronel don Amado Balmes Alonso, cuya vanguardia constituíanla la harka de Tetuán y dos escuadrones de Regulares de Ceuta, uno de Regulares de La-

rache, una batería de montaña, la 4.ª compañía de Zapadores, una estación óptica a caballo, una sección del Parque móvil y otra de camilleros y artolas, cuya fuerza iba al mando del teniente coronel primer jefe del Grupo de Regulares de Ceuta D. José E. Varela Iglesias.

A las cinco del día 8 se encontraba esta fuerza en la Rocosa y al filo de las ocho inició el avance sobre las alturas de Asgar, con objeto de enlazar con las columnas de la derecha y la de reserva.

Para apoyar este movimiento, desde antes de las seis de la mañana, se encontraban, en línea de fila paralela a la costa y próximos a ella, los cruceros *Princesa de Asturias*, insignia del general García Velázquez, *Reina Victoria Eugenia, Méndez Núñez* y *Extremadura,* y cañonero *Cánovas del Castillo*. A las seis rompieron intenso fuego de cañón sobre el barranco del Iberloken, que era el salto más peligroso que tenían que dar las tropas, y después de esta preparación artillera, visto el avance de la columna a través del barranco, se corrió el tiro a la izquierda dirigido principalmente sobre monte Cónico, loma de los Morabos y poblado de Asgar, en cuyas casas se hicieron magníficos blancos, huyendo el enemigo que se había hecho fuerte en aquellas alturas.

Próximamente a las nueve llegó el primer tabor de Regulares de Ceuta y la harka de Tetuán a ocupar sus objetivos, desalojando de las casas, tan eficazmente batidas por la artillería de los barcos, a los últimos núcleos de resistencia, apoderándose nuestros soldados de armamento, municiones, etc., siguiendo luego hasta la margen izquierda del Iberloken, y una vez avanzado el segundo tabor, llegó finalmente el grupo a coronar las alturas de Asgar, a pesar de lo duro que fué el combate por el nutrido y eficaz fuego del adversario, que nos causó las siguientes bajas: un comandante, dos capitanes, tres alféreces y un oficial moro, heridos; muertos un teniente, 26 de tropa, y 80 heridos. Las tropas quedaron vivaqueando en la posición.

Los buques sólo fueron hostilizados por tiro de fusil, y, terminada la acción, se retiraron a Cala del Quemado, quedando durante la noche el *Victoria Eugenia* y *Méndez Núñez* vigilando entre la orilla derecha del Iberlokem y desembocadura del Guis.

En este día protegieron a los aviadores el cañonero *Laya* y guardacostas *Uad-Targa*, a cuyo objeto se situaron entre Quilates y Afrau. El *Cíclope* estuvo cerca de la línea de buques por si sus auxilios fueran necesarios, y las barcazas *K-1* y *K-12* dedicáronse a la evacuación de heridos.

El día 9, a las ocho de la mañana, sin otra modificación que la sustitución en la vanguardia de los Regulares de Larache por la octava Bandera del Tercio, desde el vivac anterior se puso en movimento la fuerza en dirección a la loma de los Morabos, entablándose duro y re-

ñido combate para la ocupación de las casas, primeros objetivos, defendidas por obras de fortificación y que, tras impetuoso avance, se ocuparon, pero quedando la fuerza en vivac sobre las posiciones.

Los buques *Princesa de Asturias, Victoria Eugenia, Méndez Núñez, Dato, Cánovas, Xauen* y *Muluya*, situados como en el día anterior, desde antes de las ocho hicieron intenso fuego de cañón sobre las alturas de los Morabos y sobre la cuenca del Guis, donde había grupos numerosos que trataban de correrse por el llano y a los cuales se les mantuvo a raya con los disparos de los buques. La protección de aviones la prestaron el *Laya* y el *Uad Martín*, desempeñando el *Cíclope* y barcazas *1* y *25* la evacuación de heridos.

"Al día siguiente, 10, se continúa la operación del anterior (1), con objetivo las alturas de la "loma de los Morabos", donde estaba perfectamente atrincherado el enemigo, en un cinturón de posiciones que defendía el paso del Guis, y desde cuyos emplazamientos hacía intenso y muy eficaz fuego de cañón, ametralladora y fusil. Difícil el avance en tales condiciones y precisa la operación de frente sobre una posición de la índole de la citada, nada podía resolver la situación sino el conocimiento de la parte más delicada del arte militar y del acertado empleo en tal aspecto del útil principal, el corazón del hombre, en el combate de Infantería; y así es cuando, después de una fuerte preparación por el fuego, y habiéndose cerrado lenta y penosamente la distancia, para hacer posible el asalto, juzgando con acierto llegado el momento psicológico, el teniente coronel Varela se pone al frente de los tres Tabores y de la Bandera del Tercio, y los lanza al asalto. La ola humana se levanta como un solo hombre, clamorosa como el mar y como él irresistible, arrastrada por el ejemplo de nuestro primer jefe, que "toma ese día para siempre el mando del Cuerpo". Arrolladora, cerrando los claros que, sobre todo en los primeros momentos, abre el plomo en sus filas, sube avanzando siempre, movida la masa de corazones por el toque de ataque que resuena viril y potente. Y sin una vacilación, ebrios de triunfo, nuestros infantes llegan, deciden la situación y con ella la campaña verdaderamente, precipitando al Guis los últimos restos del sobrecogido adversario, que en parte huye perseguido por nuestro fuego, una vez ocupada la posición, quedando, por otra, en nuestro poder sus cadáveres, artillería, máquinas ametralladoras, armamento y gran cantidad de municiones y material de guerra. La campaña queda resuelta, y claramente lo acusan el resto de las operaciones, en las que no volvemos a encontrar núcleo poderoso de enemigo. Y rota la leyenda de los "Hijos del Ogro", cae el artificioso Estado

(1) Varela Iglesias, José: obra citada, págs. 75 y 76.



D. José E. Varela Iglesias, teniente coronel primer jefe del Grupo de Regulares de Ceuta, dos veces laureado y propuesto para el empleo inmediato por sus brillantes hechos de armas.

del Rif, huye el cabecilla Abd-el-Krim para entregarse a los franceses, temiendo un justo castigo a su innoble comportamiento con los débiles en otra ocasión, y es un hecho el desarme y el inicio de la pacificación del territorio."

Las bajas que tuvimos en esta decisiva función de armas, en este soberbio episodio de la campaña que valió al laureado Varela (1) la propuesta de ascenso a coronel, fueron 104 (11 muertos y 93 heridos) en la tropa, y 11 en la oficialidad. Sanjurjo felicitó a los asaltantes en los siguientes términos:

"Asgar, 10 de mayo de 1926.—El general en jefe me comunica lo siguiente: "Seguido con intensa emoción movimiento esa columna, y singularmente asalto de la vanguardia, bien preparado y mejor ejecutado, por lo que felicito a V. S., y lleno de satisfacción encargo felicite también muy efusivamente al teniente coronel Varela y comandante Capaz".—Me complazco en transmitir el anterior despacho, que constituye para mí un motivo de orgullo, al tener el mando de fuerzas tan aguerridas como las puestas a mis órdenes.—*Balmes.*"

Los barcos cooperaron con sus fuegos a contener al enemigo que trataba de bajar por el llano, al ser empujado por el impetuoso asalto de nuestras tropas. El *Extremadura* y el *Dato* quedaron luego toda la noche vigilando la desembocadura del río Guis.

El día 11, a las siete de la mañana, se emprendió la acción para ocupar la meseta y poblado de Tafrás, Ait-Alí y casas del llano comprendido entre los ríos Guis y Nekor. Por la disposición del territorio los buques se situaron frente a la playa de Suani, y la amenaza de flanco y revés sobre el adversario había de pesar mucho contra la resistencia que se temía opusiera afianzado como estaba en fuertes lo-

(1) Este ilustre jefe ingresó en el servicio como voluntario en el primer batallón del Regimiento de Infantería de Marina, el año 1907; ascendió a cabo el 1909, y a sargento en julio de 1911. Previas oposiciones obtuvo plaza de alumno en la Academia de Infantería el año 1912. Ascendió a segundo teniente en 24 junio de 1925. Por Real orden de 26 junio de 1917 fué promovido a primer teniente en propuesta extraordinaria de ascensos. En 1922 ascendió a capitán por méritos de guerra, con la antigüedad de 3 de febrero 1920. A comandante por Real orden de 12 marzo 1924, con antigüedad de 31 de julio de 1922; y a teniente coronel, en noviembre de 1925, también por méritos de guerra.

Su ciudad natal (San Fernando, Cádiz), le nombró Hijo predilecto, y dió su nombre a una de sus calles. S. M. el Rey hízole su Gentilhombre, y fué nombrado caballero de la Real Maestranza de Sevilla. Posee como es sabido, dos laureadas, único caso conocido en el Ejército.

Posteriormente el gobierno designó al coronel de Ingenieros García de la Herrán, para abrir juicio contradictorio y apreciar los hechos salientes de este brillante jefe, hasta la terminación de la campaña, resultado de cuya información ha sido nueva propuesta para su ascenso a coronel.

mas atrincheradas y defendidas por obras de fortificación. Al iniciarse el avance las tropas, los buques rompieron el fuego, que tuvieron que ir corrigiendo rápidamente hacia su izquierda por la velocidad con que nuestros soldados ganaban los objetivos, debido a que el enemigo desmoralizado, apenas opuso resistencia. El quebranto de los beniurriagueles era lógica consecuencia del formidable castigo recibido en los anteriores días.

Los cruceros *Princesa de Asturias, Victoria Eugenia, Méndez Núñez* y *Extremadura;* cañoneros *Dato* y *Cánovas,* los guardacostas *Xauen, Uad-Targa* y *Arcila* y remolcador *Cíclope,* ocupados los objetivos, se corrieron a Levante, fondeando frente a la desembocadura del Nekor, dedicándose a contener a los numerosos grupos que trataban de vadear el río. El *Laya* hizo un certero disparo de metralla sobre una concentración enemiga, ocasionándole numerosas bajas.

Terminada la primera parte de las operaciones en que tenían que actuar los buques, el general en jefe dirigió al comandante general de la División el siguiente telegrama: "Me honro en enviar a V. E. y fuerzas a sus órdenes mi sincera felicitación por cooperación eficacísima a operaciones realizadas días 8 al 11, contribuyendo en gran medida al éxito por todos obtenido." Telegrama que fué circulado en la orden general de la Escuadra para satisfacción de las dotaciones que supieron derrochar celo y entusiasmo.

El día 15 se ocuparon las casas de las estribaciones de la loma llamada del "Arbolito", continuando el avance sobre el morabo de Sidi-Yusef, quedando enlazada la columna del Centro con la izquierda y la derecha.

El repetido día 15 los cruceros *Princesa de Asturias* y *Reina Victoria Eugenia,* con el cañonero *Cánovas del Castillo,* abandonaron la bahía de Alhucemas para hacer acto de presencia en Afrau, y al siguiente acompañaron en su avance por la costa a la columna que debía ocupar monte Arrof, pues ya se tenían noticias (por la acción política, que paralelamente con la militar se ejercía) de que los indígenas no se opondrían a nuestro avance, y la presencia de los barcos fué más bien un aparato de fuerza y una previsión para el caso de que tuvieran que intervenir. El comandante general de la Escuadra, con su Estado Mayor, estuvo a bordo del *Princesa de Asturias* toda la mañana, entre Afrau y Sidi-Dris, presenciando el avance de nuestra columna, y cuando terminó la operación se retiró a Cala del Quemado. Prueba de la buena disposición en que estaban los Tensaman, fué el detalle de no haber hecho fuego a los buques, que estuvieron muy cerca de la costa.

El día 17 harcas amigas avanzaron sobre Sidi-Dris, seguidas muy cerca por el *Extremadura,* que envió un bote a tierra, al mando de un

oficial, y le manifestaron los moros el deseo de hacerle entrega de los cierres de los cañones allí emplazados.

El 19 se ocupó definitivamente Sidi-Dris, y los caídes de Tensaman, Beni-Sais y Beni-Ulixech manifestaron al coronel Pozas, jefe de la columna que en aquella parte operaba, el deseo de visitar el *Extremadura* para hacer ante su comandante acto de sumisión a la Marina. Efectivamente, pasaron aquéllos a bordo y rogaron al comandante trasladara su saludo al comandante general de las fuerzas Navales, y aceptara las demostraciones de su vivo afecto por nuestra Marina, que admiraban.

"¿No será esta demostración de los indígenas un homenaje póstumo que en su remordimiento de conciencia les hace llevar su pensamiento y su admiración a aquéllos nuestros héroes que en julio de 1921 y en las mismas aguas derramaron su sangre, tratando de salvar a sus hermanos de tierra, que sufrían el terrible asedio que impidió su salvación (1)?"

Mientras que la columna Balmes avanzó el día 17 obre las alturas y bosque de Sidi-Brahim y los días 18, 19 y 20 efectuó otras operaciones sobre el Valle de Tamasia, la harca enemiga del Jeriro, ejercía fuerte presión sobre el sector y posiciones de Budara, cabila de Beni-Madan. El general en jefe ordenó se efectuase una operación de castigo para conseguir el abastecimiento de dichos puestos asediados hacia días por los rebeldes que, infiltrándose entre nuestras líneas, se atrincheraron fuertemente en la margen derecha del río Martín.

A los barcos se encomendó la misión de batir de flanco las defensas enemigas y el llano, y posteriormente correr su fuego sobre los poblados de Maasen, Talmad y camino de Emsá, por donde forzosamente se tendrían que retirar los moros, y como castigo a sus moradores que habían consentido el paso a los harkeños.

A las siete de la mañana del 19 ocupaban sus puestos el *Princesa* (insignia del contraalmirante García Velázquez); *Victoria Eugenia, Cánovas del Castillo* y *Uad-Ras*. Al romper el fuego las baterías de la columna, lo hicieron también los buques con gran intensidad y precisión. Momentos después el enemigo, en grupos numerosos, abandonaba sus atrincheramientos, internándose en un bosque sobre el que los barcos concentraron el fuego, causando muchas bajas vistas. A las once de la mañana, conseguido el objetivo, cesó el cañoneo de los barcos.

A las seis de la tarde se inició la retirada protegida por el nutrido fuego sobre el poblado y huertas de Maasen, sin que trataran los moros de pasar la imponente cortina de fuego.

(1) *Revista General de Marina* (mayo de 1926), pág. 171.

El castigo fué tan duro que se recogieron en el llano y bosque más de 80 cadáveres, casi todos ocasionados por los proyectiles de cañón.

"Independiente de los servicios de guerra prestados por los buques de las fuerzas navales, merecen especial mención los continuos, arriesgados y penosos que soportan constantemente los demás barcos auxiliares y remolcadores.

Principalmente sobre las sufridas dotaciones de las barcazas *Kas* pesa un trabajo continuo y abrumador, que llegó a su máximo en los días primeros de este mes anterior al avance, que tuvieron que llevar de los barcos a tierra las toneladas de cargamento por miles de toda clase de material de guerra y víveres, teniendo establecidos, incluso de noche, turnos para el trabajo, con objeto de poder acumular en breves días todo lo necesario para un cuerpo de ejército de más de 30.000 hombres. Es admirable ver como en pocas horas depositaron en tierra, con su andar lento, en un continuo ir y venir, un material tan difícil de desembarcar en una playa como camiones, tanques de asalto, baterías pesadas de 15 centímetros y todo en gran cantidad. El esfuerzo de sus dotaciones es desconocido para muchos, no obstante constituir la ayuda más apreciable con que cuentan los servicios de retaguardia de nuestro ejército de operaciones.

Penoso trabajo también el de los guardacostas, que independientemente de los servicios continuos de vigilancia sobre la costa tienen el no menos de protección a la aviación en el frontón enemigo Afrau-Quilates, con toda clase de tiempos, remolques, vigilancia nocturna de la bahía, etc. Les cabe como satisfacción a su trabajo el que el jefe del servicio de aviación de Melilla, sabiendo apreciar su labor, manifestara al comandante general de fuerzas navales su agradecimiento en el siguiente telegrama: "Hago presente a V. E. agradecimiento del servicio de aviación por protección montada entre Afrau-Quilates."

Y a qué seguir, si sería interminable enumerar la cantidad y calidad de los servicios por todos prestados. Los aljibes *Africa* y *E.*, dejando agua continuamente en los depósitos de las playas o haciéndolo en el Peñón de Vélez, llevado por un guardacostas; el *Cartagenero* llevando un hidroavión averiado a remolque hasta Melilla; el *Ferrolano* y *Gaditano*, en un continuo movimiento de remolques pesados y cuidadosos de llevar, y así un día y otro, y a todas horas trabajando todos en una labor ingrata por desconocida del público; pero sobrellevada con un espíritu de sacrificio digno de encomio y un celo que merece los elogios del Mando, por la precisión con que todos cumplen cuantas misiones les son conferidas (1)."

(1) *Revista General de Marina.* Mayo 1926.

Desde el punto y hora que en los morabos inferimos al enemigo el más rudo golpe, el avance de las tropas españolas a través de Bocoya fué triunfal hasta más allá del río Bades, donde detuviéronse para organizar el territorio ocupado y asegurar la retaguardia, atemperando la marcha a las necesidades del abastecimiento e intensificando el desarme de las cabilas.

Además, derrocado el poder del adversario, imponíase el empleo de factores políticos, distinguiéndose por su actuación brillante el teniente coronel Capaz, jefe de extraordinarias aptitudes político-militares, que revestido de amplias facultades y autonomía, en virtud de su gran conocimiento de toda la región de Gomara y del prestigio que en la misma tenía, verificó un *raid* admirable al frente de sus 1.500 indígenas, estableciendo el lazo de unión entre todas las comandancias generales del territorio y la costa. Durante el recorrido de ésta, desde el Peñón de Vélez en la desembocadura del Bades, hasta el Lau, Capaz fué seguido y recibió apoyo nunca bien ponderado de nuestra Marina de guerra. Respecto al dominio de la costa y a ese concurso, vamos a recoger una crónica o documento que se nos antoja oficial, y publicó la *Revista General de Marina*, en julio de 1926.

"Desde la ocupación de Alhucemas—dice—y consiguiente avance de las fuerzas del sector de Melilla desde Afrau hasta Sidi-Dris, donde los caídes hasta entonces rebeldes, solicitaron y obtuvieron del Alto Mando hacer acto de sumisión ante las fuerzas navales entregándoles los cierres de los cañones de la batería que en aquella posición tenían emplazada y desde la ampliación hacia Poniente de nuevo sector de Axdir hasta el Peñón de Vélez de la Gomera, quedó dominada a mediados del pasado mes de junio (1926) toda la costa de la zona oriental.

Todo hacía suponer, teniendo en cuenta el quebranto no sólo material, sino principalmente moral que el enemigo había sufrido, no tardaría en extenderse el dominio de la costa hacia Poniente, pero se contaba habría de ser operación lenta por las precauciones que era preciso adoptar para evitar el menor contratiempo, que aumentado por la fantasía mora y los agitadores que todavía intervienen, podía alentar las tentativas de resistencia; mas el conocimiento del país unida a la confianza del Mando en las especiales condiciones del comandante Capaz, concediéndole con los elementos necesarios una autonomía total, y la idiosincrasia de los indígenas ha dado por resultado, que tras una marcha que quedará como modelo de decisión y rapidez, se hayan sometido todas las cabilas costeñas entregando su armamento, artillería emplazada en el frente del mar y rehenes que garantizan definitivamente la segura comunicación entre ambas zonas.

Apoyada por los buques afectos a las fuerzas navales del Norte de Africa que por mar en incesantes convoyes proveen a la harca de Capaz de cuantos elementos de guerra necesita, el 14 de junio saltó del Peñón de Vélez a Cala Mestaza y el 17 dominó la de Traidores. Bastó una semana de intensa acción política, secundada por la fuerza dispuesta a operar en *razzia* de castigo para avanzar hacia Sidi-Attar (Punta Pescadores) donde llegó el 23 rindiéndose el 25 M'Ter, que fué ocupado el mismo día.

Del interior llegaron noticias de que proyectaban una fuerte concentración para detener el avance victorioso de los nuestros y con la enorme facilidad que proporciona el dominio del mar, se acumularon elementos rápidamente con nuevos convoyes marítimos. Las posiciones establecidas hasta entonces a largo de costa, no corrían peligro, estaban protegidas por las baterías de los buques y largamente aprovisionadas y Capaz se lanzó hacia Taudret, no conservando más comunicación con la costa que la de la telegrafía sin hilos, por lo que llegó la noticia, después de días de incertidumbre por las interrupciones de su estación de campaña, que el 5 de julio había quedado desecho el núcleo rebelde en formación, entregando rehenes y armamento; y aprovechando el estupor, volvió a la costa y el 7 de julio tomó posesión de Tiguisatz un tabor convoyado por el cañonero *Dato*, que protegió el avance previo anuncio de que llegaría aquella tarde; y por la tarde llegó.

El *Larache* y *Targa*, con barcazas y convoy aprovisionaron la posición. Condujo el *Targa* una nueva estación de campaña para la harca, que asegura en lo sucesivo las comunicaciones. Acompañado por el general de las Fuerzas Navales, el general en jefe presenció la operación y regresó en el *Canalejas* a río Martín para recibir en la misma semana noticias de que tras una acción fulminante el día 10 sobre el zoco del Had, que amenazaba con posibles ofensivas las posicioses tomadas, el 12 entraba el tabor de avanzada en Targa y Kasseras, flanqueado marítimamente por el *Dato*, desembarcando acto continuo el *Muluya* copiosos aprovisionamientos. Mientras tanto el *Larache* completaba los de Tiguisatz, el *Arcila* los de M'Ter y el *Uad-Ras* desempeñaba el incesante servicio de protección de aviones.

Tan duro sopló el Levante que obligó al *Recalde* a recalar en Tánger, por haberse cerrado el Estrecho, pero ello no impidió que los convoyes a las posiciones se realizaran sobre el resto de la costa, luchando contra la marejada que rompe sobre los peñascos al pie de las posiciones.

Sólo faltaba el último escalón. Todo hacía creer que sería duro, que en él presentaría el enemigo tenaz resistencia, por tratarse del Lau, la vía de penetración a Xauen; pero antes de que las cabilas convocaran a

reunión para organizar la defensa, confiadas en las marchas tan lentas de las columnas, al siguiente día, 13 de julio, fecha memorable, y al mes justo de la salida de Vélez, el general en jefe, acompañado por el el de las Fuerzas Navales y los Estados Mayores respectivos, presenciaron desde el cañonero *Canalejas* la ocupación de Uad-Lau y después como el segundo Tabor de la Mehala de la columna Capaz rebasó la posición y en marcha triunfal hacia el Norte, acompañado por el guardacostas *Uad-Ras* ocupó Cabo Mazari.

La unión con el sector occidental quedó realizada. La costa Norte del Rif totalmente dominada y como colofón a esta marcha que en fraternal comunicación, en íntimo contacto, impulsadas por el mismo entusiasmo han realizado las fuerzas aero-marítimo-terrestres, apoyándose mutuamente, superándose cada una en prestar cuantos auxilios pudiesen necesitar las demás, terminaremos con el mismo laconismo de los partes de guerra: "Sin novedad en las Fuerzas Navales." "Sin novedad en la zona del Protectorado (1)."

De carácter político fué también la marcha sobre Xauen, siendo las tropas llevadas por los mismos que las combatieran, como predijo el que en los momentos dificultosos tomara el mando y enfocara atinadamente la solución del problema. El día 11 de agosto hizo su entrada en Xauen el Alto Comisario general Sanjurjo con su jefe de Estado Mayor general Goded y el comandante general de Larache.

Continuó la campaña con fortuna para nuestras tropas, cerrándose en octubre, si bien siguió con eficacia el desarme de las cabilas. Como resultado al finalizar el año 1926 quedaban sometidas y desarmadas 42 cabilas, de ellas 33 que estaban insumisas y 9 que tenían fracciones sometidas; sometidas también fracciones de otras 5, o sean 56 cabilas completas; 7 en parte y 3 insumisas que eran Beni-Lait, Beni-Arós y Sumata, en la región Occidental.

Dueños de la bahía de Alhucemas y de toda la costa Norte del Rif, nuestros buques, además de todos los servicios y operaciones relatadas, dedicáronse a trabajos cartógrafos, varios de ellos ya publicados por la sección hidrográfica del Ministerio de Marina, planos que son una preciosidad y verdadera obra de arte, aparte su valor inapreciable para la navegación y recalada en los puntos a que se refieren.

Distinguiéronse en esos trabajos los tenientes de navío D. Jerónimo Bustamante y D. Claudio Alvargonzález y alférez de fragata don Emilio Rodríguez Lizón, que en el año 1925 trazaron el croquis de la Cala del Quemado y enfilación de entrada a este fondeadero.

(1) *Revista General de Marina*. Julio 1926.

En marzo de 1926 la dotación del crucero *Reina Victoria Eugenia* levantó el de dicha Cala situada, como es sabido, en la costa occidental de la bahía de Alhucemas.

La dotación del crucero *Extremadura*, en septiembre del repetido año de 1926, levantó el croquis del fondeadero de Madani en la costa oriental de la mencionada bahía. Este fondeadero, impropiamente llamado del Harch, ofrece refugio a los barcos contra los temporales de Levante, y su mejor tenedero se encuentra E.W. con el poblado de Madani, y de 150 a 400 metros de la playa.

Dicha dotación trazó también el croquis del Peñón de Alhucemas con la indicación del sitio donde se encuentran los restos del vapor *Juan de Juanes*, plano del cual damos una reproducción en la pág. 183 de este libro.

El cañonero *Cánovas del Castillo* trazó en el susodicho mes de septiembre, el croquis de la ensenada Iris; y la dotación del cañonero *Canalejas*, en octubre, el de la Cala de las cinco Torres de Alcalá.

Otro de los planos, notabilísimo, y que, como todos los demás a que nos hemos referido, no tienen ponderación por su delicadeza y arte en la interpretación por el personal Cartógrafo, es el del Peñón de Vélez y calas inmediatas.

Al comenzar el año 1927, el siempre independiente y díscolo Beniurriaguel, era lo más tranquilo de todo Marruecos; se organizaba el país y se trabajaba como en ninguna parte. Sus guerreros nos ayudaron en Yebala, con el mismo entusiasmo que antes pusieron en combatirnos. Se activaba la construcción de un puerto en Cala del Quemado.

Las fuerzas navales del Norte de Africa, sin solución de continuidad, prestaron en este año, último de campaña, su valioso concurso, y aun cuando las necesidades eran menores, por lo que se redujo el número de buques de esta flota, así que los que quedaron no descansaban, corriendo los riesgos a que los exponen los frecuentes temporales en la bravía costa africana, como aconteció al remolcador *Ferrolano*, mandado por el alférez de navío D. Guillermo Rodríguez que, en viaje de Melilla a Cala del Quemado el 2 de marzo, cuando navegaba frente a Cala Viñas, un fortísimo golpe de mar le rompió los guardines del timón, quedando sin mando a merced del embravecido oleaje. Otro golpe de mar barrió la cubierta, y otros sucesivos escoraron el buque sobre la banda de babor, quedando en peligro de naufragar, siendo juguete de las olas. Ante la inminencia del siniestro, los tripulantes vistieron los chalecos salvavidas y el personal de máquinas subió a cubierta por no poder aquéllas funcionar.

El joven y animoso comandante, ante tan grave situación, exhortó a su escasa tripulación, que secundándolo con fe y entusiasmo se multiplicó para salvar el buque. Varios marineros, expuestos a ser arrastrados por el mar, descolgáronse por la borda, procediendo al arreglo de la avería. Otros desalojaron el pañol de municiones que subieron a cubierta y colocaron en la banda de estribor para restablecer la estabilidad del barco. Conseguido uno y otro objetivo el *Ferrolano* logró regresar a Melilla.

Pasados los meses de estupor por el derrocamiento del falso poder de Abd-el-Krim, Tánger la blanca, la ciudad cosmopolita y diplomática del mortecino imperio volvió a ser centro de toda conspiración y empresas contra el Protectorado español, y en ella, seguramente se fraguó el golpe y la agresión de que fueron objeto en marzo los puestos de Tagsut en la confederación de Senhaya de Serair, que limita con el protectorado francés; puestos que se establecieron a instancias del caíd de aquella cabila, que tomó parte en la agresión y rebeldía que surgió cuando todo se preparaba para las operaciones de la primavera de este año, a fin de reducir las cabilas de Beni-Arós, Sumata y Beni-Lait.

Tánger llegó a ser uno de los principales factores en los planes de campañas militares y políticas de Abd-el-Krim. Por Tánger comunicaba con sus simpatizantes europeos, con los comunistas internacionales y con las cabilas fronterizas al protectorado francés. Tánger fué de hecho para el Rif, durante más de dos años, una base de operaciones militares, para sus propagandas y, en menor extensión para su aprovisionamiento, todo al amparo de los abusos que, los en ello interesados, cometían por razón del Estatuto internacional de la ciudad. Pero España no podía ni debía continuar haciendo más sacrificios de sangre y dinero si no obtenía garantías contra tales abusos, y reclamó amistosamente de Francia la modificación del Estatuto de 1923, porque se regía la ciudad, llegándose felizmente a un acuerdo (después de más de año y medio de negociaciones) entre Inglaterra, Francia, Italia y España, firmándose el convenio en julio de 1928.

Por fortuna aquella reacción enemiga no tuvo repercusión, singularmente por estar desarmadas las cabilas de retaguardia y ser pronto contenida por las columnas organizadas al efecto; acuciándose con este motivo los preparativos para la campaña que había de llevarnos a la paz victoriosa. En Cala del Quemado se acumulaban todos los elementos necesarios: Sanjurjo trabajaba activamente en Malmusi, o sea la Villa de su nombre, como por entonces (abril), acordó el Consejo de Ministros así se denominase la naciente ciudad; Castro Girona no descansaba en Targuist, y el general Dolla organizaba sus huestes en

Imarien. En el transporte de tropas y material, no sólo intervenían el *España 5* y los vapores de la Transmediterránea, sino también las fuerzas navales del Norte de Africa, hasta tal punto que Sanjurjo felicitó al Ministro Sr. Cornejo por la rapidez inusitada con que los barcos de guerra colaboraban en los bélicos preparativos.

El 11 de abril sólo aguardaban las columnas la orden de marcha; no quedaba más que acumular en Targuist y línea avanzada los últimos pertrechos. En tan crítica ocasión, en la noche del 11 al 12 saltó furioso temporal de viento, agua y nieves que alcanzó a todo nuestro Protectorado, especialmente a la región oriental. Los temporales descargaban sobre el Norte de Marruecos y Sur de la Península, causando males intensos; el mar se tragaba los barcos y arrancaba los fuertes espigones de puertos como Melilla y desembarcaderos como Cala Quemado, y era imposible acercarse a la costa, contra la que se estrellaban las olas de un mar embravecido e impetuoso, que en la zona occidental, lanzaba las embarcaciones de pesca sobre los vagones del ferrocarril, como ocurriera en río Martín, o las encaramaba sobre las techumbres de las barracas, como en Medik, donde el mar, después de arrasar terrenos de labradío, llegó hasta la carretera, causando daños sin cuento; y como en Melilla donde se estrelló contra el muelle el hermoso vapor *Castilla,* buque hospital, que luego no pudo salvarse. En el interior el temporal nos cogía sobre un territorio poco conocido y levantado en armas, y con nuestras fuerzas distantes de las bases de comunicaciones, con las que perdieron el contacto. Los soldados medio enterrados en nieve, tenían que contener el empuje del enemigo que, favorecido por las circunstancias, quiso copar la columna de Solanos.

Fué un verdadero desastre cuyas consecuencias gravísimas alcanzó a todos los poblados costeros del territorio, siendo desconsoladoras en Cala del Quemado, Torres de Alcalá, Cabo de Agua, etc. La desventura fué general, causando en la Metrópoli honda impresión, si bien por fortuna no hubo complicación en la parte militar, más que en cuanto a los daños materiales, aun cuando en los primeros momentos pasáronse horas de incertidumbre y honda preocupación al quedarse el Mando sin comunicación con el frente o línea de contacto.

"Más si grandes, si dolorosas han sido las pérdidas que en el puerto de Melilla, originó los naufragios del *Castilla,* vapores *Balto* (noruego), *Patera* (griego), y *Collingdale* (inglés), en el salvamento de cuyas dotaciones hubo derroches de valor y energías, el huracán ha servido también para poner de manifiesto, una vez más, la suma de valores morales, los tesoros de abnegación y sacrificio de nuestra gente de mar.

En Cala del Quemado, en el naciente puerto de la bahía de Alhu-

cemas, naufragaron las barcazas *K-1, K-11* y *K-17* con la totalidad de sus dotaciones, poniendo en peligro la continuidad del abastecimiento a las líneas avanzadas.

Instantáneamente, apenas el temporal dejó de imposibilitar los remolques, las barcazas *K-3, 8, 9* y *19* salían a la mar para asegurar el servicio a las posesiones: el Alto Mando naval, con extraordinaria diligencia, restableció la cadena de aprovisionamientos militares.

El eslabón marítimo que el temporal había destruído quedó sólidamente forjado de nuevo, empleando tal vez los únicos materiales ya disponibles, reemplazo que habrá de proveerse ante la posibilidad de futuras contingencias.

Fué preciso que se aunasen las poderosas fuerzas de la Naturaleza, el mar y el viento para romper la línea que permaneció inquebrantable ante los más duros ataques enemigos: las veteranas barcazas *Kas,* que, animadas del espíritu de sus dotaciones, buscaron su fin glorioso a la luz del día, frente a frente contra los cañones de Alhucemas, han ido a encontrarlo en noche oscura, entre los duros peñascos de la costa, arrastrando con ellas a un puñado de hombres agrupados bajo los jirones de sus banderas, que si destrozadas por el viento, éste, en su furia, no fué capaz de arrancarlas de los topes en que habían sido izadas por almas españolas.

Y al hundirse, aquellos viejos cascos convirtiéronse en gloriosos mausoleos de héroes, que para siempre reposarán entre los brazos de sus cuadernas, elevados hacia el cielo desde el fondo del mar, en demanda de la infinita misericordia.

¡Descansad en paz, modestos servidores de la Patria: Maestre Francisco García, mecánicos Luis Lagostena y Antonio Ibáñez; marineros Víctor Arresti, Francisco Moreno, Miguel Urrutia, Antonio García Albarracín, Juan Morgado Ramos; fogonero Rafael Llamas, de la barcaza *K-11;* Maestre Juan Segura, mecánico Luis Gonzalo Martínez, marineros José Mayo, José Amengual, Cándido Domínguez, Francisco Meca, Jaime Gisbert, y fogonero Francisco Sánchez Piña, de la *K-17!* ¡Paz a los muertos, soldados de la compañía de mar y marineros particulares, que dormís el sueño eterno con vuestros compañeros de la Armada!

Estad seguros de que vuestro sacrificio fructificará, porque con vuestra abnegada conducta habéis dejado trazada la luminosa senda del deber.

La *Revista General de Marina* (1), al enviar a las familias el sincero testimonio de pésame en nombre de la Armada, ni viste ne-

(1) Abril 1927.

gros crespones, ni siembra de flores la superficie del mar: iza a tope los brillantes colores de su bandera, para que a su sombra reposen los hijos de España".

Ante aquella grave situación, que hizo pensar en un desastre, Primo de Rivera salió el día 16 de Algeciras en el *Princesa de Asturias* para Ceuta y Tetuán, marchando el 17 a Melilla y luego a Alhucemas, para contrastar, y ponerles el posible remedio, los daños causados por el huracán. Este último día las fuerzas que mandaba Castro Girona, Comandante general de Melilla, comenzaron las operaciones contra Ketama y Senhaya.

Luego de visitar a Monte Arruit, tan tristemente evocador, y apreciar los graves daños causados por el temporal en las obras del puerto de Melilla, salió el Marqués de Estella para Alhucemas, fondeando el *Princesa de Asturias* en Cala del Quemado el día 21. Visitó el presidente del Consejo de Ministros el campamento y demás lugares afectados por el ciclón y el oleaje, y a las once salió para Targuist, con su séquito y periodistas, que quedaron encantados del viaje y de la tranquilidad de las carreteras en un recorrido de 160 kilómetros sin protección alguna. En su visita a Targuist el Marqués de Estella recogió interesantísimas impresiones. El recorrido por Beni-Urriaguel le dió sensación de completa paz. Se le presentaron todos los caídes y jefes de fracción en número de más de 200, y al telegrafiar al Gobierno sus impresiones confirmaba el esfuerzo y celo que representaba en los ministerios de la Guerra y Marina el rapidísimo envío de los elementos que exigiera el temporal y el natural desgaste por el incesante servicio.

A su regreso a la Península dirigió la siguiente alocución:

"Al pueblo español.—Los días que he pasado en Marruecos han sido de descanso y satisfacción. Lo primero, porque el forzado aislamiento impuesto por los temporales me ha retenido en Melilla tres días, donde mi audiencia ha sido muy reducida y me he limitado a una visita a las obras del puerto, hospital, base de *hidros,* Monte Arruit (tan evocador) y el campo exterior, para examinar el estado de las cosechas. Esto no es nada para la vida a que vengo sometido hace tres años y medio.

De satisfacción, porque he podido comprobar la marcha de los servicios, y una vez más, y de cerca, la labor militar y civil del Protectorado. Respecto a la primera, es admirable contrastar la importancia y solidez del avance, cimentado más que nada en el desarme de las retaguardias. No hay otro sistema, y si se hubiera seguido con perseverancia y rigor desde el principio, el problema no hubiese presentado momentos tan graves.

El error ha sido la política de dar armas y dinero contra la política de desarme, justicia, protección y progreso que ahora se sigue. Pero lo admirable de la labor militar es que la bravura insuperable de los mandos, de las clases, de la tropa indígena y peninsular, se ha impuesto a un enemigo tradicionalmente bravísimo, que hace de esta cualidad la fundamental de su prestigio. Ya no hay moro que no respete a nuestros soldados.

Entre tanta labor bizarra y acertada se destacan algunas, que merecen estudio y reconocimiento especialísimo. Por ejemplo, la de Capaz. La reconquista, sumisión y organización de Gomara, es algo épico. ¡Cuánta sagacidad, valor y pericia! Este teniente coronel Capaz, hijo de militar, ha perdido dos hermanos en la contienda en que él tanto se distingue y resalta.

El Ejército, ha alcanzado un grado de espíritu militar y de técnica, que tiene que servirnos a los viejos de orgullo y confianza en el porvenir e independencia de la Patria. No se nos ocurrirá pensar en conquistas, en nada que signifique abominable imperialismo, en guerrear por ambición o por falta de concepto de la humanidad, pero si hay algún día que guerrear por defender la independencia patria, nos sobrarán guerreros. Los numerosos y heroicos muertos han dejado en herencia su espíritu a los que viven. Esa aviación, para la que nunca hay obstáculo ni en el enemigo, ni en el terreno, ni en la atmósfera; que no pone peros ni presenta dificultades jamás; que encuentra llana toda empresa. Esos interventores, clave de la política del Protectorado, dedicados hasta el presente, tanto a la acción militar como a la política, ligando ambas fecundamente para preparar la acción civil que nadie como ellos mismos podrá desarrollar. Ningún otro servicio requiere en el grado que éste la constante selección y pruebas. La misión es tan importante y exige tal número de diversas cualidades, que la falta de una sola de ellas, debe excluir, a quien no la reuna, de ser empleado en este servicio.

Y no hay para qué extenderse en puntualizar y ensalzar las bellas cualidades de nuestras unidades combatientes y de los servicios auxiliares.

No se me crea tocado del afán de lisonjear. No, ciertamente. Más bien he pecado, en el ejercicio del mando, de severo y descontentadizo. Pero pasamos por un momento de técnica, valor y espíritu militar tan satisfactorio, que sería injusto no consignarlo para orgullo del país que da estos hombres. Además, ¡tan buenos! Ni viciosos, ni pendencieros, ni jactanciosos. Y me refiero por igual al alto mando, al mando subalterno y a los cuadros de clases y soldados. ¡Qué afanosos en el trabajo, qué obedientes en el combate, qué animosos en la adversidad, qué ale-

gres en la privación! El conocimiento íntimo de la raza explica bien su historia gloriosa y fundamenta la fe en el porvenir, porque ahora y siempre, sobre todos los progresos de la ciencia y de la maquinaria, prevalecerá el factor hombre. El pueblo que atienda a formarlos mejor, y en ellos es factor importantísimo la mujer, será el que triunfe.

Covadonga fué cuna de la reconquista nacional porque allí se encastilló el sentimiento patriótico. España pudiera ser algún día el baluarte de Europa, y el albergue de los restos de la civilización cristiana y el punto de partida para restablecerla. Pero para ello es preciso cuidar mucho la fortaleza y que sus torreones, fosos y caminos estén limpios de enemigo y libres de traición; que nadie corrompa ni desmoralice a los defensores. ¿Qué papel reservará la historia a este gran pueblo español, que en cada edad asombra al mundo con una manifestación de su personalidad?—*Miguel Primo de Rivera.*"

Prescindiremos de servicios y episodios marítimos más o menos interesantes de nuestros barcos de guerra, en gracias a la brevedad, para llegar pronto al final de esta crónica. Sí consignaremos que desde el transporte *Almirante Lobo,* y pequeños guardacostas, hasta el *Princesa de Asturias,* insignia del jefe de las Fuerzas Navales, se multiplicaban para el mejor servicio. El *Princesa* dedicóse al salvamento de las embarcaciones a pique por el ciclón, mereciendo su general, comandante y tripulantes, ser felicitados por Sanjurjo, que el 11 de mayo se encontraba en Beni Arós, en donde se asestaba el último golpe a la rebeldía. Las operaciones militares, tanto en esta región como en Sumata, continuaban victoriosas. El día 9 el Mando daba por terminada la campaña, por la ocupación y dominio de los territorios atribuídos a la Comandancia general de Melilla, que recibió el golpe de gracia al ser conquistado el zoco El Sebet de Temorrut, donde enlazaron las columnas de los coroneles Pozas y Mola que habían operado sobre Ketama y Senhaya, y la del teniente coronel Capaz, que había movido sus fuerzas desde Gomara en combinación con las anteriores. Pocos días después (4 junio), afirmaba Sanjurjo ante el pueblo Tetuaní, que le rindió homenaje por su campaña victoriosa, que antes de un mes podría recorrerse toda la zona del Protectorado de extremo a extremo, y añadía que él la recorrería con una escolta de sólo 25 hombres, únicamente necesarios para los tres o cuatro desesperados que no se hubieran sometido y a los que se les haría ver que, o se marchaban *al otro mundo,* o venían con nosotros. "Dentro de breve plazo—terminó—, habrá concluído la fase militar, y entonces es cuando comenzará la verdadera obra de colonización".

No se equivocó el caudillo que tuvo la fortuna de coronarse de gloria. España se ha despojado de la carga que ensombreció su vida por

espacio de dieciocho años. El día 27 de julio el Alto Comisario y general en jefe publicó la siguiente alocución:

"Al Ejército y fuerzas navales de Marruecos. Con los movimientos efectuados hanse abatido los últimos restos de la rebeldía, ocupando la totalidad de nuestra zona de Protectorado, y hase dado fin a la campaña de Marruecos, que durante diez y ocho años ha constituído un problema para los Gobiernos, llegando en momentos críticos a producir serias inquietudes a la nación que pródiga vertió aquí su sangre y sus energías morales y económicas para mantener el legado de altivez y gallardía que nos dejaron nuestros antepasados conquistadores de un mundo.

El desembarco en Alhucemas en septiembre de 1925, con el que por primera vez se afrontó resuelta y valientemente la solución de este problema, yendo a atacar la rebeldía en su corazón, fué la clave y constituyó la base para desarrollar rápida y decisiva campaña que, comenzada en 8 de mayo de 1926 y continuada con perseverante método aun durante el invierno, nos ha permitido dar fin a la rebeldía en quince meses, en continuas y fatigosas operaciones, pudiendo hoy este Ejército, que es el de España, decir con orgullo que ha puesto la palabra fin a un problema quizá el más grave que ha conmovido la vida de la nación en estos últimos años.

Se atacó la rebeldía cuando más potente era, cuando contaba con numerosos elementos de guerra modernos, con la cohesión de todas las cabilas, bajo un mando único, con la fuerza moral de haber puesto en jaque a dos naciones europeas. En poco más de un año habéis destruído esa organización rebelde, habéis ocupado y recorrido en todos sentidos la totalidad de la zona de nuestro Protectorado, dominándola sin tratos ni Convenios de ninguna clase con los rebeldes, apoyándoos sólo en vuestra voluntad de vencer y en la acción política de leales musulmanes puestos al lado de la nación protectora por convencimiento de los beneficios que ello ha de traer a su país y a su raza.

Las dificultades y fatigas de esta larga campaña de un año han sido grandes. La dureza del terreno, todo él extremadamente montañoso; el valor militar del enemigo, que por su sobriedad, resistencia y costumbres de la guerra constituye una de las Infanterías mejores del mundo; las inclemencias del tiempo en un clima duro e irregular, que agravada en los tremendos temporales de Senhaya y Ketama desencadenados de esta primavera con violencia inusitada y nunca conocida os pusieron en duro trance de sufrimientos y peligro; todo lo habéis vencido y soportado con entereza y valor que recuerda el de nuestros audaces conquistadores, que hace resplandecer las virtudes militares de todos: generales, jefes, oficiales y tropa del Ejército de tierra, que con su talento, coraje y sufrimiento todo lo dominaron y nada entibió su entereza y su

espíritu. Animadas por la fe en la victoria, las leales tropas indígenas ni un momento vacilaron; los aviadores, que con constancia y valor enorme no han cesado un momento en su acción de apoyo de las tropas y quebranto del enemigo, aun en aquellos días de furioso temporal en que, rotos los lazos de comunicación, las columnas fueron las primeras que, con riesgo inminente de su vida, volando en medio de una tempestad de nieve, llevaron al soldado el consuelo de verse atendidos y socorridos con alimentos, medicamentos y municiones.

Las fuerzas navales que, constantemente vigilantes, prestaron al Ejército el auxilio de sus barcos, el apoyo de su artillería, hermanadas con el pensamiento y en acción con el *raid* de Gomara, y en el peligro, en el que dieron también, generosas, sus vidas, como los temporales de Villa Sanjurjo, todos, soldados de tierra, mar y aire, merecéis agradecimiento de la Patria y el de vuestro general, que sabe que todos los laureles, toda la gloria, a vosotros sólo corresponde, pues, con vuestro valor, vuestra fatiga y vuestras vidas, los habéis conquistado. Las fatigas y todos los peligros tienen hoy su recompensa con la satisfacción que ha de produciros el saber que en quince meses de campaña, al derrotar la rebeldía, habéis ocupado y dominado 39 cabilas completas y fracción que faltaba por ocupar de otras 12; habéis cogido al enemigo 42.000 fusiles, 130 cañones, 236 ametralladoras, 8 morteros, 5 fusiles-ametralladoras, abundante material de guerra, municiones, y habéis pacificado y organizado un país hasta hoy indomable, anárquico y rebelde a toda organización de mando.

Merecéis bien de la Patria, y vuestro general, en su representación, os lo dice. Los que en breve plazo regreséis a vuestros hogares, podréis recibir con la frente alta el beso de vuestras madres, que en él pondrán, no sólo el cariño de madre, sino el orgullo de española para abrazar a un hijo que cumplió con su deber. Al terminar la campaña de Marruecos, dirigimos un saludo al Ejército de Francia, la nación hermana, que, en íntima cooperación militar, vivió con nosotros esta guerra, y dediquemos todos un recuerdo a nuestros hermanos que en ella dieron la vida."

Hace más de veinte años afirmaba, un conocido escritor, "en Marruecos está el espacio providencial de nuestra espansión mercantil y emigrativa, y... ¿por qué no decirlo?, el germen de nuestro poder militar y de nuestra rehabilitación en el mundo". No se equivocó. Demostrado queda y lo confirman elocuentemente los precedentes escritos de los ilustres caudillos que condujeron a España a la grande y gloriosa victoria.

La historia hará la debida justicia y analizará técnicamente la incomparable obra político-militar y naval de España a partir de 1924 hasta la fecha.



EPILOGO

Mensajeros de paz y de ventura.

Con la brillante y sentida proclama del general Marqués del Rif debiera terminar nuestra labor, pero es de rigor dedicar breves páginas a la paz victoriosa a tanta costa conseguida.

Al cesar el fragor del combate, nuestros Augustos Soberanos visitaron el Protectorado como mensajeros de paz y de ventura. El día 5 de octubre de 1927 embarcaron en el acorazado *Jaime I*, que salió de Algeciras escoltado por el *Alfonso XIII*, cruceros *Reina Victoria Eugenia* y *Méndez Núñez;* los submarinos *B-2, B-3, B-4* y *B-6* y el torpedero *Núm. 14*.

Los Reyes fueron clamorosamente recibidos en Ceuta, siguiendo a Dar-Riffien, campamento de la Legión Extranjera. La llegada a la casa solariega del Tercio resultó impresionante. Los Soberanos, escoltados por el escuadrón de Lanceros de la Legión, entraron en el campamento entre el estruendo jubiloso que producían las salvas de artillería, las músicas y los vítores de la muchedumbre. El exquisito autor de la sugerente novela *Mektub,* Gregorio Corrochano, describió de modo brillante, incomparable, aquella solemnidad, a que estuvieron presentes, no sólo los delegados extranjeros, sino también cuatro Altos Comisarios, el general Berenguer, el general Primo de Rivera, el general Burguete y el general Sanjurjo. También el jefe de Estado Mayor de Berenguer, general Jordana, y el jefe de Estado Mayor de Sanjurjo, general Goded. La historia de Marruecos. Mas no entra en nuestro plan (ni es preciso al objeto de este libro) describir minuciosamente todas y cada una de las solemnidades a que dió lugar la visita regia al Protectorado, y sí solo hacer resaltar su oportunidad y transcendencia.

Luego, los Reyes visitaron en Tetuán el Cementerio militar, deteniéndose ante la tumba del que por tantos conceptos fué ilustre Alto Comisario, Gómez Jordana. Don Alfonso estuvo en Benkarrich contemplando los lugares donde se desarrollaron las más duras y transcendentales operaciones en los últimos años. Visitó el Fondack de Ain Yedida, primera residencia de Abd-el-Krim, que tomó el general Berenguer; y, por último, desde una altura avistó donde se alojara el Raisuni, su campamento y Alcazaba. El Rey escuchó la explicación de la retirada de Xauen, que le hicieron los generales y jefes que en ella tomaron parte.

Mientras el Rey hacía tan interesante recorrido por aquellas tierras, mudos testigos del valor heróico y sacrificio de los soldados españoles, nuestra augusta Soberana, acompañada de las damas de su Corte y del presidente del Consejo de Ministros, recorrió el barrio moro de la ciudad. Las moras querían besar, y besaron, las manos y las ropas de la Sultana hermosa. Las más arrojábanse al suelo prosternándose rendidamente, besándole los pies. La Reina impresionada ante este homenaje sin precedentes en las costumbres europeas, visitó también los palacios del Uach-Mohamed, Jalifa que fué interino a la muerte de Muley El-Meh-di, y el del notable Libaddy, admirando la Augusta Soberana la traza y arquitectura de aquellos edificios árabes, parecida a la de los alcázares granadinos y sevillanos. En estas casas, D.ª Victoria Eugenia, recibió iguales demostraciones de admiración y respeto de las damas de la aristocracia mora.

Al regresar de la capital del Protectorado, la Junta municipal de Ceuta ofreció a los Reyes un banquete en el cual, a propuesta de Primo de Rivera, hizo merced el Rey (y después confirmó por Real decreto de 14 de octubre) del Condado de Xauen al general D. Dámaso Berenguer, justo premio a la labor de extraordinario mérito que este caudillo realizara en la Alta Comisaría y culminó en las operaciones de Tetuán, que en octubre de 1920 lo llevaron a la ocupación de la misteriosa e interesante capital de Yebala.

En la noche del día 6 la Escuadra al mando personal de Don Alfonso salió de Ceuta para Villa Sanjurjo, cuyo naciente puerto dió el ancla en la mañana del siguiente día. S. M., como en Tetuán, recibió el homenaje de sumisión de Abd-el-Kader, que le habló en nombre de los beniurriagueles y bocoyas a cuyo frente iba.

En Tafrast S. M. hízose explicar detalles del célebre episodio de la ocupación que siguió al memorable desembarco, en que la Marina de Guerra se coronó de prestigio, enseñándosele el campamento donde sufrieron cautiverio tantos prisioneros españoles.

En Melilla visitaron igualmente SS. MM. los lugares evocadores



S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

de la grandeza y heroicidades de nuestro Ejército, siendo también objeto de actos de homenaje, admiración y respeto por parte de los indígenas felices y agradecidos a la misión de paz y concordia que los había llevado a tierras del Protectorado, tantas veces enrojecida por la sangre de los hijos de España. El día 8 los Reyes desembarcaron en Málaga.

Fué este viaje el coronamiento de la paz. Entre los indígenas produjo honda impresión y maravilloso efecto la presencia y llaneza de nuestros Augustos Soberanos, verdaderos mensajeros—repetimos—de paz y ventura en el solemne momento en que, restablecida la tranquilidad de los espíritus, España posesionábase de todo el Protectorado para cumplir la misión civilizadora a que por tradición histórica está obligada más que por nada. La bondad y simpatía personal de Don Alfonso; la hermosura y gentileza de la Reina, subyugó a los indígenas, que jamás han recibido de los sultanes testimonio de paternal afecto como el prodigado por los Reyes en su visita tan oportuna y transcendental para la obra de España.

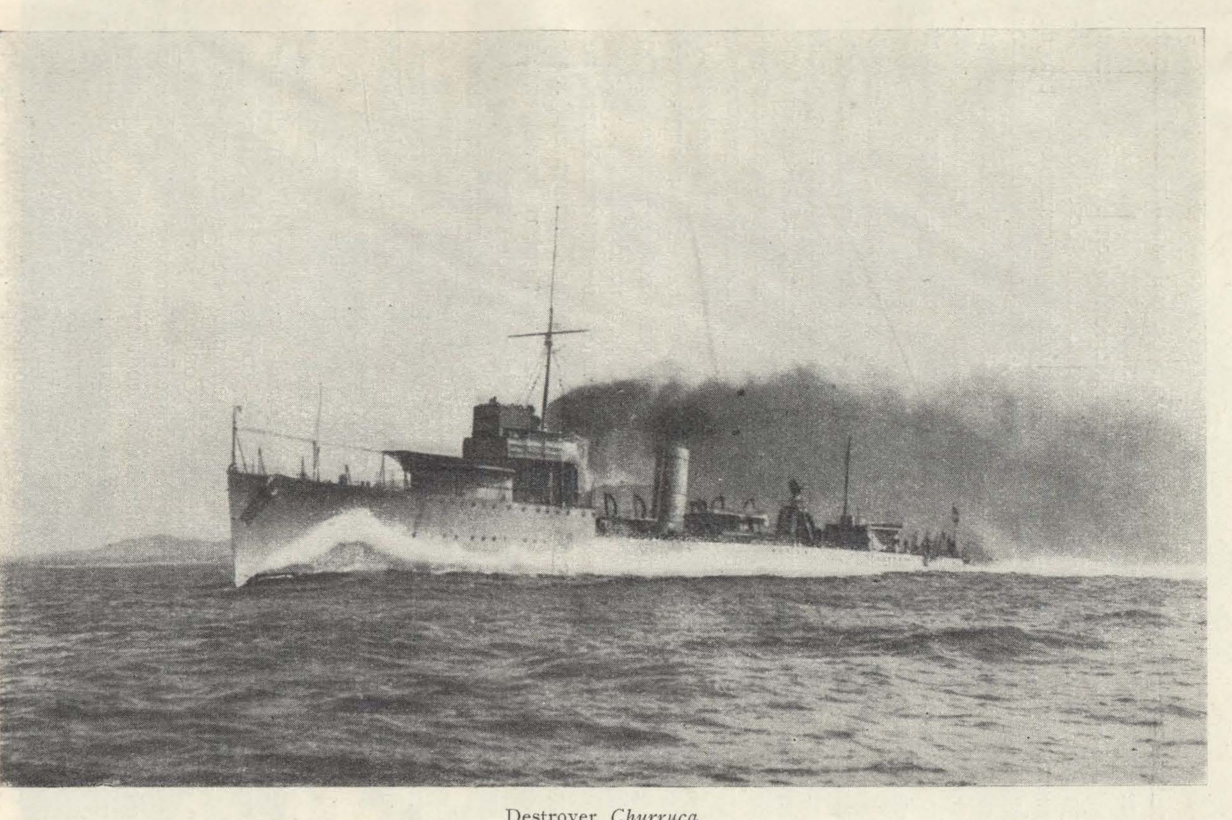
Respecto a la impresión en los indígenas producida por esta visita, dijo un autorizado escritor (1): "Para que el efecto producido en el ánimo del indígena sea más fuerte y completo, aparecen el residente general de Francia, el comandante principal de tropas francesas en Marruecos y los representantes extranjeros en Tánger. A éstas uníase los agregados militares llegados de Madrid, resultando muy lucida la representación del Cuerpo diplomático.

Hay que tener en cuenta el carácter impresionable del moro para comprender el alcance y significación que da a la presencia de los enviados extranjeros en el momento de la visita regia. Es consagrar ante los ojos del protegido el principio de solidaridad y refrendo internacionales a la obra de España en Marruecos. Si se recuerdan ciertas campañas de Prensa europea, muy difundidas con carácter de propaganda antiespañola entre los marroquíes, se comprenderá la importancia que dan estos hechos de que los representantes diplomáticos figuraron en el séquito Real.

En todos sus aspectos, el viaje de los Reyes ha sido de efectos grandiosos. El momento ha sido sabiamente elegido. Los indígenas, han visto en los Soberanos únicamente a los dispensadores de la paz. Al regresar a sus ciudades y cábilas los bajás, caídes y demás autoridades y delegaciones llegadas para saludar a nuestros Monarcas, han reflejado las mejores impresiones. Y a producir éstas han ayudado

---

(1) L. López, Emilio: *Después del viaje regio. Efectos provechosos que ha producido en los moros.*—*A B C*, 4 octubre 1927.



Destroyer *Churruca.*

esencialmente Don Alfonso y Doña Victoria con esa llaneza demócrata que es la nota más simpática de su carácter."

Es indudable que las naciones concertadas en Algeciras, tenían fija su atención en España, y observaban cómo se desenvolvía en Marruecos; y alguna que más cautelosa acechaba el momento oportuno de alegar nuestra incapacidad para anularnos en el Norte de Africa. Por eso la paz es de transcendencia suma en el orden moral y político internacional, ya que ante Europa hemos consolidado nuestro crédito militar, coronando la magna obra de llegar al corazón del Rif.

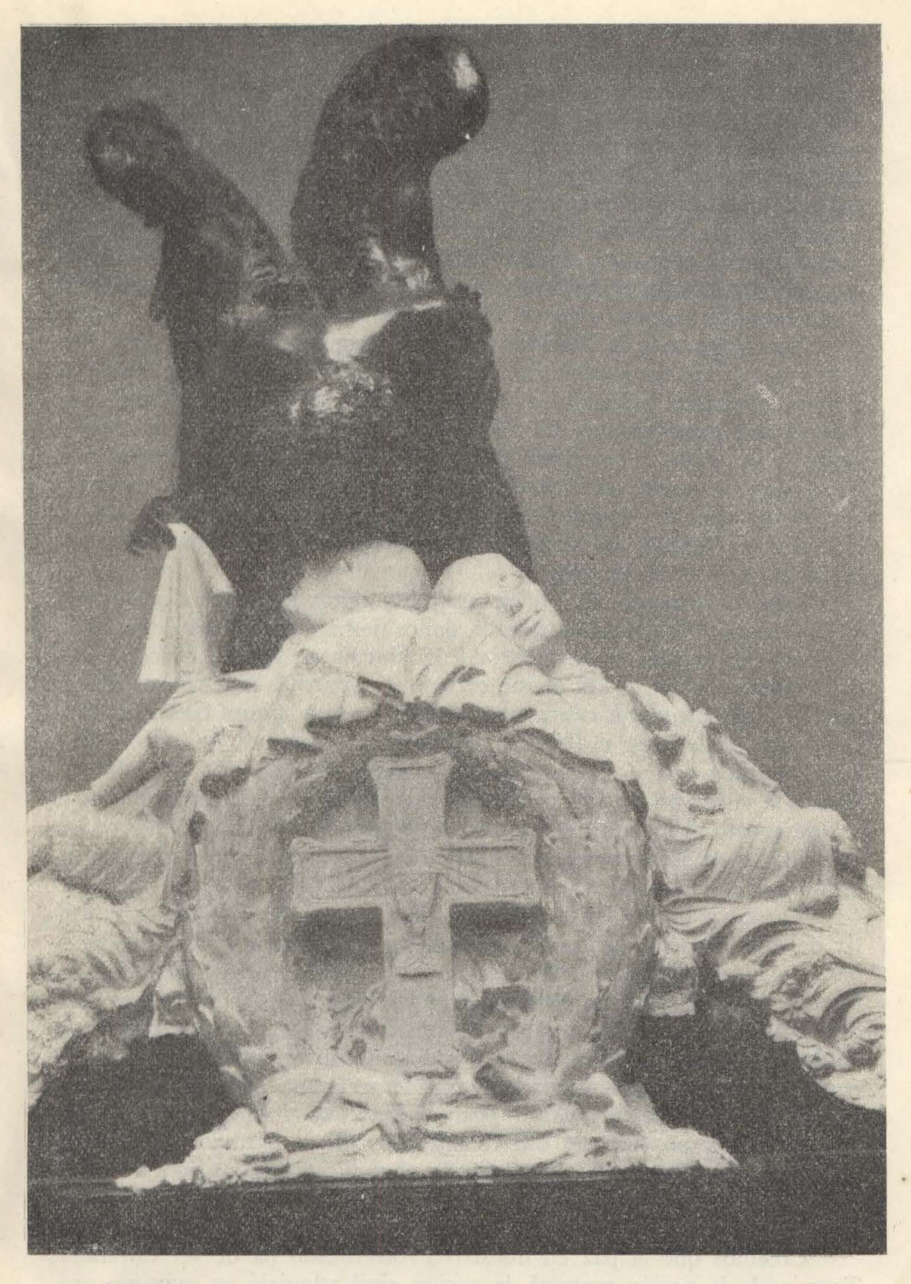
Y vencimos cuando la nación aprovechando las enseñanzas del pasado reconoció la necesidad de poner a su Ejército y a su Armada en armonía con los adelantos del siglo, hasta tal punto, insistimos, que los armamentos navales, por sus condiciones técnicas, velocidad, radio de acción, etc., han llamado la atención de las principales potencias marítimas, que tienen fija su mirada en ese esfuerzo nacional, inspirado en el propio instinto de conservación. Por eso hemos podido con éxito rotundo efectuar el memorable desembarco hecho en costa abrupta y enemiga, no sólo por la fiereza de sus naturales, sino también por los formidables elementos en ella acumulados para su defensa.

Y abierto el camino por la acción colosal de nuestra Marina, vencimos porque hubo propósito de triunfar; porque la guerra en Marruecos, como dijo Sanjurjo en cierta ocasión, "era guerra de alpargatas", siendo de esta afirmación prueba rotunda el *raíd* de Capaz.

Y la pacificación fué real y efectiva cuando el mando con absoluta libertad de acción y animadas facultades, saliendo de la defensiva táctica, hasta que entonces había estado, tomó la ofensiva y tuvo tacto y prudencia, no dejando a retaguardia armamento en poder de las cabilas, poniendo en práctica la teoría del general francés Yusef, de que también hemos hablado en anterior capítulo.

Obligados por la tenaz resistencia de los indígenas, fuimos a la guerra y probamos saber penetrar en el Protectorado con el valor y arrestos marciales que acreditan a los grandes capitanes. Ahora, en la paz, muy distinta labor se impone y buena prueba de este aserto es cuanto realiza el director de Colonias Sr. Conde de Jordana; el asombroso desarrollo de Villa Sanjurjo y el progresivo bienestar que se observa en todo el Protectorado, que empieza a producir lo necesario para costear sus necesidades sin que la nación potectora tenga que hacer cuantiosos desembolsos y sacrificios .

De la paz victoriosa, que España obtuvo "con la sangre de sus hijos y con el oro de sus arcas", derívanse consecuencias y ventajas incalculables que no hemos de estudiar. La paz abrió el camino a la coloniza-



Monumento que será erigido en el Panteón de Marinos ilustres a los jefes, oficiales, clases, marineros y soldados de la Armada, muertos en campaña, obra del escultor Borrás.

ción, que contribuirá a la penetración pacífica y civilizadora que estamos obligados a ejercer en el *hinterland*. Al restablecimiento de nuestro prestigio en el concepto internacional, con esa paz victoriosa obtenida, debemos la modificación del Estatuto de Tánger por el Acuerdo o Convenio de Francia, Inglaterra, Italia y España (julio de 1928), por el cual se dan a nuestra nación garantías a evitar sea la ciudad diplomática e internacional del Norte de Marruecos, centro de toda empresa y conspiración contra nuestro Protectorado.

Con respecto a la Marina, como consecuencia de la paz, por Real orden de 21 de noviembre de 1927, las fuerzas navales del Norte de Africa, quedaron reducidas al crucero *Extremadura,* un cañonero tipo *Lauria,* seis guardacostas del tipo *Uad,* cuatro barcazas *Kas,* un remolcador y un aljibe y rebajada la categoría del interventor Central a la de capitán de navío, nombrándose al de este empleo D. Juan González de Rueda, pues el contralmirante D. Manuel García Velázquez, jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa, había fallecido repentinamente en Madrid el 17 de octubre.

Entre los buques de Africa retirados figura la lancha *Cartagenera* y el veterano *Princesa de Asturias,* dados de baja en la lista de los de la Armada. En cambio se entregaron a la Marina en 1928 el crucero rápido *Príncipe Alfonso* y el buque escuela de guardias marinas, mixto de motor y vela *Elcano*. Los primeros viajes de estos buques fueron a Italia y Argelia con el Rey, el *Príncipe Alfonso;* y el segundo de Cádiz a Málaga también con el Soberano. Este buque escuela está actualmente dando la vuelta al mundo, para cuyo viaje zarpó de la bahía gaditana el 1.º de agosto al mando del capitán de fragata D. Manuel Mendevil; y, por último, en septiembre se incorporó a nuestra flota nacional el crucero *Miguel de Cervantes.*

Vamos a hacer punto final. La obra de nuestros soldados a partir del histórico momento del desembarco en Alhucemas, es insuperable, y a la paz victoriosa por ellos lograda en tan corto tiempo, se deberá la prosperidad de nuestro Protectorado y el brillante porvenir de Ceuta, que será mayor el día que la red de ferrocarriles una a esa ciudad de nuesta soberanía y al *hinterland* con el resto del continente negro; y culminará en verdadera grandeza cuando sea una realidad el colosal proyecto de ferrocarril, bajo el Estrecho desde Tarifa a Ceuta que, en 1883, proyectó el ilustre ingeniero de la Armada D. Andrés Avelino Comerma y Batalla, dejando el recuerdo de su nombre prestigioso en la Marina y entre los hombres de ciencia. España será entonces la aduana de Europa, el enlace entre ambos continentes.

Creemos que la paz en nuestro Protectorado ha de ser duradera. Terminada la acción marcial, la acción civil adquirió su máximo pre-

dominio y con hombres del temple y tacto que la dirigen, la semilla fecundizará lozana cosechándose ópimo fruto.

No hay duda, *el porvenir de España está en África* como preveyó el gran Jiménez de Cisneros. Hagamos votos porque así sea, y porque la resurrección clamorosa de nuestra Patria y de esa raza nos permita, en breve, decir, con Castelar, ante el sepulcro de nuestros mayores: *Dormid en paz; hemos concluído vuestra obra, y somos dignos de llamarnos vuestros hijos, porque hemos enaltecido a nuestra amada España.*


BIBLIOTECA



INDICE

